

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

στην ΝΑΥΤΙΛΙΑ

**«ΚΡΙΣΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΤΗΝ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΚΑΙ ΟΙ ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΣΤΗ
ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ »**

Νικόλαος Μπακαλιός

Διπλωματική Εργασία

που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος
των απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού Διπλώματος Ειδίκευσης στην

Ναυτιλία

Πειραιάς

Ιούλιος 2017

Δήλωση Αυθεντικότητας

Το άτομο το οποίο εκπονεί την Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στη βάση των εξής παραγόντων: του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης(εμπορικός, μη κερδοσκοπικός ή εκπαιδευτικός), της φύσης του υλικού, που χρησιμοποιεί (τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα, εικόνες ή χάρτες) του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος, που χρησιμοποιεί σε σχέση με το όλο κείμενο υπό copyright, και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου.

Νικόλαος Μπακαλιός

Σελίδα Τριμελούς Εξεταστικής Επιτροπής

«Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Επιτροπή που ορίστηκε από την ΓΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Ναυτιλία. Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

1. Χλωμούδης Κωνσταντίνος (Επιβλέπων)
2. Παπαδημητρίου Ευστράτιος
3. Θεοδωρόπουλος Σωτήριος

Η έγκριση της Διπλωματικής Εργασίας από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή των γνώμων του συγγραφέα».

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Η παρούσα εργασία αποτελεί τη διπλωματική μου εργασία για την ολοκλήρωση του μεταπτυχιακού προγράμματος στη Ναυτιλία του τμήματος ναυτιλιακών σπουδών του Πανεπιστημίου του Πειραιά.

Πρίν τη παρουσίαση των αποτελεσμάτων της αισθάνομαι την ανάγκη να ευχαριστήσω τον καθηγητή μου κύριο Κωνσταντίνο Χλωμούδη χωρίς τη πολύτιμη βοήθεια του οποίου η ολοκλήρωση της δε θα ήταν εφικτή αλλά και τα υπόλοιπα μέλη της επιτροπής κο Παπαδημητρίου & κο Θεοδωρόπουλο.

Ιδιαίτερες όμως ευχαριστίες θα ήθελα να εκφράσω στην οικογένεια μου και ακόμα περισσότερο στους γονείς μου Σωτήρη ο οποίος δυστυχώς δε βρίσκεται πια μαζί μας και Θεοδώρα χωρίς τη συμπαράσταση και την καθοδήγηση των οποίων μέχρι σήμερα δε θα είχα καταφέρει να αρχίσω αλλά και να ολοκληρώσω τις σπουδές μου.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

| | |
|---|----|
| ΠΕΡΙΛΗΨΗ-ΣΚΟΠΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ | 8 |
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 ^ο : Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ (ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ) | 12 |
| 1.1 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ | 12 |
| 1.2 Η ΚΡΙΣΗ ΩΣ ΦΑΣΗ ΤΟΥ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥ ΚΥΚΛΟΥ..... | 13 |
| 1.3 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ | 14 |
| 1.4 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ..... | 17 |
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 ^ο : ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΚΡΙΣΕΙΣ 1929-2008..... | 18 |
| 2.1 Η "ΜΑΥΡΗ ΠΕΜΠΤΗ" ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ(1929)..... | 18 |
| 2.2 Η ΠΕΤΡΕΛΑΪΚΗ ΚΡΙΣΗ (1970). | 19 |
| 2.3 Η "ΜΑΥΡΗ ΔΕΥΤΕΡΑ" (1987)..... | 21 |
| 2.4 Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΚΡΙΣΗ (1992)..... | 22 |
| 2.5 Η ΚΡΙΣΗ ΤΟΥ ΜΕΞΙΚΟΥ (1994-1995)..... | 23 |
| 2.6 Η ΚΡΙΣΗ ΤΗΣ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΣΙΑΣ (1997-1998)..... | 24 |
| 2.7 ΤΟ FUND ΠΟΥ ΓΚΡΕΜΙΣΕ ΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΤΩΝ ΗΠΑ (1998-1999)..... | 26 |
| 2.8 Η "ΦΟΥΣΚΑ" ΤΩΝ ΜΕΤΟΧΩΝ ΥΨΗΛΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ (2000): | 26 |
| 2.9 Η ΚΡΙΣΗ ΤΗΣ ΤΟΥΡΚΙΑΣ (2000-2001)..... | 27 |
| 2.10 Η ΚΡΙΣΗ ΤΗΣ ΑΡΓΕΝΤΙΝΗΣ (2001-2002) | 28 |
| 3.1 ΝΑΥΤΙΛΙΑ, ΕΜΠΟΡΙΟ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ | 30 |
| 3.2 ΤΑ ΑΙΤΙΑ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΤΟΥ 2008 | 36 |
| 3.3 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΙ ΚΥΚΛΟΙ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ – Ο ΔΡΟΜΟΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΡΙΣΗ ΤΟΥ 2008..... | 39 |
| 3.4 ΟΙ ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΤΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΣΤΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΚΟΣΜΟ | 45 |
| 3.5 Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΕΝ ΜΕΣΩ ΤΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΤΟΥ 2008 | 48 |
| 3.6 ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ ΚΑΙ ΙΔΙΑΙΤΕΡΟΤΗΤΕΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ ΣΤΗΝ ΚΡΙΣΗ..... | 50 |
| 3.6.1 ΠΑΥΣΗ ΝΕΩΝ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΩΝ..... | 50 |
| 3.6.2 ΑΚΥΡΩΣΗ ΚΑΙ ΕΠΑΝΑΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΣ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΩΝ | 51 |
| 3.6.3 ΜΕΙΩΣΗ ΤΗΣ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗΣ | 52 |
| 3.6.4 ΑΝΕΝΕΡΓΟΣ – ΠΑΡΟΠΛΙΣΜΕΝΟΣ ΣΤΟΛΟΣ | 53 |

| | |
|--|----|
| 3.6.5 ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΗ: ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΗ ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ..... | 54 |
| 3.6.6 ΕΠΑΝΑΚΑΜΨΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ..... | 55 |
| 3.6.7 ΣΥΓΚΛΙΣΗ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ – ΖΗΤΗΣΗΣ..... | 55 |
| 3.6.8 ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΤΗΣ ΕΥΚΑΙΡΙΑΣ: ΑΝΤΙΚΥΚΛΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΣΤΙΣ ΙΔΙΩΤΙΚΕΣ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ..... | 56 |
| 3.6.9 ΑΝΤΙΚΥΚΛΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΣΤΙΣ ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ..... | 56 |
| 3.7 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΙ ΚΥΚΛΟΙ..... | 58 |
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 ^ο : Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΕΝ ΜΕΣΩ ΚΡΙΣΗΣ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΗΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ..... | 65 |
| 4.1 ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ..... | 65 |
| 4.3 Η ΚΡΙΣΗ ΤΟΥ 2008 ΚΑΙ ΤΑ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ ΕΥΡΩΠΑΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ..... | 70 |
| ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ..... | 81 |
| ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΠΗΓΕΣ..... | 85 |

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ-ΣΧΗΜΑΤΩΝ-ΕΙΚΟΝΩΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

Γράφημα 1: Οι φάσεις του οικονομικού κύκλου σελ. 13

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

Γράφημα 2: Διεθνές εμπόριο, παραγωγή και ΑΕΠ σελ.35

Γράφημα 3: Διεθνές εμπόριο και εξαγωγές 1995-2008 σελ. 40

Γράφημα 4: Ο οικονομικός και επιχειρηματικός κύκλος στις ΗΠΑ σελ. 41

Γράφημα 5: Παγκόσμιος δείκτης ανάπτυξης και ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου σελ. 45

Γράφημα 6: Ποσοστό καταστροφής του παγκοσμίου στόλου από 1973 έως 2012 σελ. 54

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

Πίνακας 1: Μεταβολή των δεικτών παραγωγής στην Ευρώπη 2008-2009 σελ. 70

Γράφημα 7: Διακίνηση container στα λιμάνια της Βόρειας Ευρώπης σελ. 72

Πίνακας 2: Μεικτό βάρος θαλάσσιων εμπορευματικών μεταφορών σε όλα τα λιμάνια σελ. 72

Γράφημα 8: Διακίνηση container σε επιλεγμένα λιμάνια σελ. 73

Πίνακας 3: Μεικτό βάρος εμπορευμάτων που διακινήθηκαν στα Ευρωπαϊκά λιμάνια, δείκτης ανάπτυξης 2008-2009 σελ. 75

Πίνακας 4: Τα μεγαλύτερα λιμάνια της Ευρώπης το 2009 σελ. 75

Πίνακας 5: Τα μεγαλύτερα λιμάνια της Ευρώπης το 2014 σελ 76

Πίνακας 6: Σύγκριση ανάπτυξης στα λιμάνια της Ευρώπης από το 2014 έως το 2015 σελ.78

Πίνακας 7: Σύγκριση ανάπτυξης στα λιμάνια της Ευρώπης από το 2005 έως το 2015 σελ.79

ΠΕΡΙΛΗΨΗ-ΣΚΟΠΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Η παρούσα πτυχιακή εργασία έχει ως σκοπό να αναδείξει τις επιπτώσεις που έχουν στην παγκόσμια ναυτιλία και το διεθνές εμπόριο οι οικονομικές κρίσεις καθώς και να μελετήσει την αντίστοιχη κρίση στη λιμενική βιομηχανία.

Το ζήτημα της κρίσης και των συνεπειών της είναι ένα ζήτημα το οποίο έχει απασχολήσει έντονα τα μέλη της ναυτιλιακής και λιμενικής κοινότητας αλλά και διάφορους καθηγητές, μέλη ερευνητικών ομάδων και ομάδες συμφερόντων καθώς έχει σοβαρό αντίκτυπο στη λειτουργία των επιχειρήσεων και στις οικονομίες των κρατών που δραστηριοποιούνται στη ναυτιλία.

Για την επίτευξη του στόχου αυτού, στην παρούσα εργασία αρχικά αναλύονται τα βασικότερα εννοιολογικά της κρίσης. Στη συνέχεια γίνεται ανασκόπηση των σημαντικότερων οικονομικών κρίσεων του περασμένου αιώνα και έπειτα εστιάζονται τα ειδικότερα αίτια για την γέννηση της κρίσης του 2008 καθώς και τα περαιτέρω χαρακτηριστικά της. Εν συνεχεία, γίνεται μια επισκόπηση σχετικά με την ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου των τελευταίων ετών και αναλύεται η επίδραση της ύφεσης τόσο στο εμπόριο αλλά και τη λιμενική βιομηχανία αλλά και οι συνέπειες που είχε ο περιορισμός της οικονομικής δραστηριότητας. Γίνεται επίσης αναφορά στα μέτρα προσαρμογής των ναυτιλιακών επιχειρήσεων στις κρίσεις. Εν κατακλείδι, επιλέγεται το χρονικό διάστημα 2008 – 2010 και το επόμενο διάστημα, το οποίο αποτέλεσε την περίοδο βαθιάς οικονομικής ύφεσης σε παγκόσμιο επίπεδο, με σκοπό να εξεταστεί η επιρροή της στο σύνολο της ναυτιλιακής βιομηχανίας και τα λιμάνια. Παρουσιάζονται οι συνέπειες της κρίσης του 2008 στην εμπορική δραστηριότητα των λιμένων ανά τον κόσμο και γίνονται προτάσεις αντιμετώπισης των αποτελεσμάτων της κρίσης στην παρούσα περίοδο.

Λέξεις κλειδιά: οικονομική κρίση, διεθνές εμπόριο, ναυτιλιακή κρίση, λιμάνια

ABSTRACT

The current post-graduate thesis aims to highlight the impact of global financial and economic crisis on global shipping and international trade as well as to study the corresponding crisis in the port industry.

The issue of the crisis and its consequences is a matter that has been heavily addressed by members of the maritime and port communities but also by various professors, members of research teams and stakeholders as it has a serious impact on the operation of businesses and in the economies of the countries focused in shipping industry.

To achieve this goal, this paper first analyzes the key concepts of the crisis. It then reviews the most important economic crises of the last century and then focuses on the specific causes of the 2008 and the following years crisis and its further characteristics. An overview is then made on the development of international trade in recent years and the impact of the recession on both trade and the port industry, as well as on the consequences of the economic downturn. Reference is also made to adaptation measures for shipping companies in crisis situations. In conclusion, the period after 2008, which was the period of deep economic downturn at global level, was chosen so as to examine its influence on the entire shipping industry and the ports. The consequences of the 2008 crisis in the commercial activity of ports around the world is being presented and proposals are being made to address the effects of the crisis in the current period.

Key words: economic crisis, international trade, maritime crisis, ports

ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Η οικονομία και η κοινωνία δεν έχουν ακόμη αφήσει πίσω τους την παγκόσμια κρίση του 2008 , οπότε είναι πολύ νωρίς για να αναρωτιέται κάποιος πώς θα καταγραφεί και ποιές θα είναι οι τελικές της επιπτώσεις. Ίσως θα μπορούσαμε να την χαρακτηρίσουμε ως μία κρίση που ξεκίνησε από τα δάνεια που χορηγούσαν κυρίως οι αμερικάνικες τράπεζες στα χαμηλότερα οικονομικά εισοδήματα για να κατακτήσουν το «αμερικάνικο όνειρο» ή αλλιώς τον εφιάλτη των επιχειρήσεων και των νοικοκυριών που κατέρρευσαν σε μια νύχτα.

Προς το παρόν, μπορούμε απλώς να πούμε ότι το παγκόσμιο χρηματοπιστωτικό σύστημα διέρχεται μια σημαντική κρίση, τη χειρότερη μετά το μεγάλο Κραχ του 1929 και τη Μεγάλη Ύφεση των ΗΠΑ. Όσον αφορά την Ευρώπη, κατά το 2009, εισήλθε στη βαθύτερη ύφεση από το τέλος του Β' Παγκόσμιου Πολέμου. Παρά τις συντονισμένες προσπάθειες των Κεντρικών Τραπεζών για αύξηση της ρευστότητας στις αγορές και για μείωση των επιτοκίων, τελικά δεν κατάφεραν να αποφευχθούν οι αλυσιδωτές αρνητικές επιπτώσεις.

Σημεία επερχόμενης κρίσης οι ειδικοί διέβλεπαν από το 2006 (ξεκίνησε το καλοκαίρι με το σπάσιμο της φούσκας ακινήτων που οδήγησε σε μεγάλο ρυθμό χρεοκοπιών στεγαστικών δανείων κυμαινόμενου επιτοκίου και μεταφέρθηκε στην αγορά των στεγαστικών δανείων μειωμένης εξασφάλισης) χωρίς φυσικά να μπορούν να προβλέψουν το μέγεθος και τις επιπτώσεις της.

Αντίστοιχα με τη λεγόμενη «Μαύρη Πέμπτη» στις 24 Οκτωβρίου 1929 που άνοιξε την αυλαία της Μεγάλης Ύφεσης στις ΗΠΑ, η λεγόμενη «Μαύρη Παρασκευή 24 Οκτωβρίου 2008 έδωσε το στίγμα της τρέχουσας χρηματοπιστωτικής παγκόσμιας κρίσης. Η επακόλουθη παγκόσμια οικονομική ύφεση ήταν το φυσικό επόμενο της χρηματοπιστωτικής κρίσης σε τομείς της πραγματικής οικονομίας διεθνώς.

Κατά συνέπεια, η ναυτιλία και τα λιμάνια επηρεάστηκαν όπως και κάθε κλάδος της πραγματικής οικονομίας και μόνο όσα κατάφεραν να επιτύχουν ταχύτατη προσαρμογή αλλά και είχαν εκπονήσει σχέδια αντιμετώπισης δείχνουν να επανέρχονται στην περίοδο προ κρίσης.

Στο πρώτο μέρος της παρούσας εργασίας θα ασχοληθούμε με το τι ορίζεται ως οικονομική κρίση και ποιες είναι οι επιπτώσεις της στην οικονομική δραστηριότητα. Ακολούθως θα αναλύσουμε την έννοια της ναυτιλιακής κρίσης.

Στο δεύτερο μέρος της εργασίας θα αναλυθούν οι οικονομικές κρίσεις κατά τη διάρκεια του περασμένου αιώνα και τα αποτελέσματά τους.

Το τρίτο μέρος αφορά τα αίτια της κρίσης του 2008 και τις συνέπειες στο ναυτιλιακό κόσμο ενώ στο τελευταίο μέρος θα αναδειχθούν οι επιπτώσεις της κρίσης στα λιμάνια και τη δραστηριότητα τους καταλήγοντας σε συμπεράσματα, προοπτικές και προτάσεις αντιμετώπισης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο : Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ (ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ)

1.1 Η έννοια της οικονομικής κρίσης

Στο παρελθόν με τον όρο της οικονομικής κρίσης συχνά εννοούνταν μόνο οι οικονομικές προσπάθειες των ανθρώπων οι οποίες ματαιώνονταν για διάφορους λόγους όπως για παράδειγμα εξαιτίας ενός πολέμου ή επειδή τα αγαθά που παρήγαγαν καταστρέφονταν ή χάνονταν από λεηλασίες ή από δυσμενείς καιρικές συνθήκες.

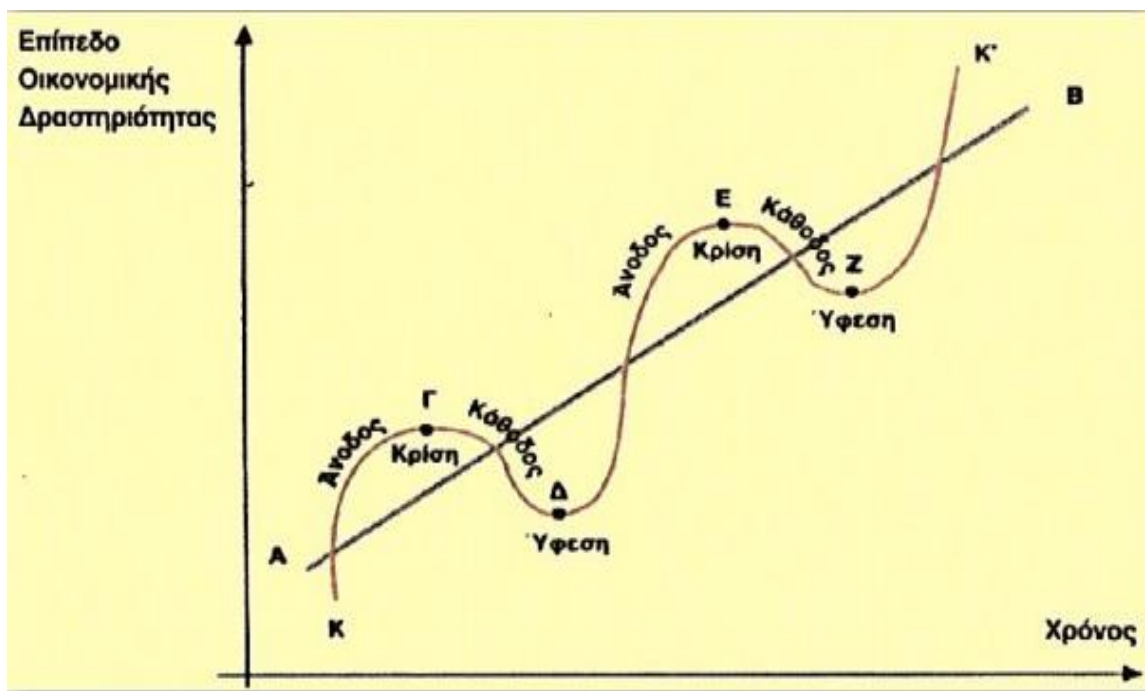
Μετά όμως την ανάπτυξη της βιομηχανίας και της διαρκώς εξελισσόμενης τεχνολογίας, ο όρος της οικονομικής κρίσης σημαίνει ότι υπάρχει παραγωγή ή υπερπαραγωγή προϊόντων, αλλά δεν υπάρχει αντίστοιχη ζήτηση για οποιοδήποτε λόγο. (Γεώργιος Κουφάρης, 2010). Έτσι, με αυτόν τον τρόπο, το αγοραστικό κοινό δεν μπορεί να αγοράσει, γιατί δεν έχει επαρκές εισόδημα εξαιτίας της ανεργίας ή από οποιαδήποτε άλλη αιτία.

Στη θεωρία της οικονομίας κάτι μπορεί να λειτουργήσει φυσιολογικά εάν οτιδήποτε που παράγεται μπορεί και να πουληθεί. Αλλά όταν οι εμπορικές επιχειρήσεις μειώνουν τις πραγματικές τους επενδύσεις και οι καταναλωτές δεν μπορούν να απορροφήσουν ό, τι παράγεται επειδή περιορίζονται τα εισοδήματά τους, τότε η έννοια της κρίσης είναι γεγονός.

Πιο συγκεκριμένα, μπορούμε να πούμε ότι δημιουργείται ένα δομικό χάσμα, δηλαδή, ότι η υπερβάλλουσα ποσότητα δεν μπορεί να καλυφθεί όσο αυξάνεται το ποσοστό του συνολικού παραγόμενου εισοδήματος που κατευθύνεται στο κεφάλαιο σε σχέση με την εργασία. Στο σημείο αυτό υπάρχει ένα ενδιαφέρον στο γεγονός ότι αυτό το δομικό κενό που δημιουργείται, γεφυρώνεται κατά κάποιον τρόπο και για συγκεκριμένο διάστημα, από τη χρηματιστηριακή κερδοσκοπία, η οποία καταφέρνει να απορροφά ένα μέρος της υπερβάλλουσας ρευστότητας το οποίο βέβαια αποκαλύπτεται όταν η κερδοσκοπία ξεφουσκώνει και διαπιστώνεται ότι έκρυβε κάτω από το χαλί της την τάση προς την ύφεση. (Καρλ Μαρξ, 1982)

1.2 Η κρίση ως φάση του οικονομικού κύκλου

Όπως είναι ευρέως γνωστό, η οικονομική κρίση αποτελεί φάση του οικονομικού κύκλου. Οι οικονομικοί κύκλοι ή οι οικονομικές διακυμάνσεις είναι στην ουσία όλες αυτές οι μεταβολές που παρουσιάζει μια οικονομική δραστηριότητα. Τέτοιου είδους δραστηριότητες μπορεί να αποτελούν διάφορα στοιχεία που συνθέτουν μια οικονομία όπως για παράδειγμα την παραγωγή, το εισόδημα, την απασχόληση κλπ. Στο παρακάτω σχήμα μπορούμε να διακρίνουμε όλες τις φάσεις ενός οικονομικού κύκλου όπου υπάρχουν αρχικά οι δύο κύριες φάσεις από τις οποίες διέρχεται μια οικονομία δηλαδή η φάση της ανόδου ή της άνθησης και η φάση της καθόδου ή της ύφεσης. Η μετάβαση από την άνοδο στην κάθοδο και αντίστροφα συνήθως δε γίνεται αμέσως ή απότομα, αλλά απαιτείται χρόνος. Επίσης περνάει από τη φάση της κρίσης που είναι η κορυφή του κύκλου. Αντιστοίχως, η μετάβαση από την κάθοδο στην άνοδο περνάει από τη φάση της ύφεσης.



Εικόνα 1 Οι φάσεις του οικονομικού κύκλου Πηγή: Αρχές Οικονομικής Θεωρίας Ο.Ε.Δ.Β

Επομένως όταν μια οικονομία βρίσκεται στην κορυφή του οικονομικού κύκλου, δηλαδή στο τελευταίο στάδιο της ανοδικής της πορείας, τότε αυτή θεωρείται η πιο ευαίσθητη

και περισσότερο ευάλωτη περίοδος στους διάφορους παράγοντες που μπορούν να ανακόψουν την ανοδική πορεία της. Στην περίπτωση που συμβεί κάτι τέτοιο, τότε στην οικονομία αυτή επέρχεται η κρίση, όπου η οικονομία έχει ξεπεράσει το ανώτατο δυνατό της σημείο και έπειτα εισέρχεται στη φάση της καθόδου.

Ο πιο συνηθισμένος κύκλος ζωής μιας κρίσης που συναντάμε, περιλαμβάνει τα εξής τέσσερα στάδια (Σφακιανάκης Μ.Κ., 1998)

1. Το *στάδιο διαμόρφωσης της κατάστασης ή αλλιώς το στάδιο πρόδρομων συμπτωμάτων* είναι εκείνο το στάδιο κατά το οποίο εμφανίζεται ένα πλήθος συμπτωμάτων που προειδοποιούν για την επερχόμενη κρίση.
2. Το *στάδιο εκδήλωσης - κορύφωσης της κρίσης* είναι το στάδιο κατά το οποίο εκδηλώνονται τα χαρακτηριστικά της οικονομικής κρίσης.
3. Το *στάδιο των επιπτώσεων* είναι το στάδιο κατά το οποίο οι επιπτώσεις της οικονομικής κρίσης είναι εμφανείς και πλήττουν την οικονομία στο σύνολό της.
4. Τέλος, το *στάδιο επίλυσης - ομαλοποίησης* είναι το στάδιο κατά το οποίο η οικονομία ανακτά ξανά τους κανονικούς της ρυθμούς.

1.3 Επιπτώσεις της κρίσης στην οικονομία

Η παγκόσμια χρηματοπιστωτική κρίση προκάλεσε μια πολύ σοβαρή επιβράδυνση στην παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη. Η επιβράδυνση αυτή είχε ως αποτέλεσμα τη μείωση της ζήτησης των αγαθών και των υπηρεσιών καθώς και των βιομηχανικών προϊόντων και αυτό συνεπάγεται το γεγονός ότι οι επιχειρήσεις πλέον άρχισαν να δέχονται πολύ έντονες πιέσεις ώστε να προσαρμοστούν σε αυτές τις νέες συνθήκες. Συχνά μάλιστα αναγκάζονται να μειώσουν το κόστος τους και να επανεξετάσουν την εταιρική τους στρατηγική καθώς και τις επενδύσεις τους ώστε να προχωρήσουν σε αναδιάρθρωση των δραστηριοτήτων τους (S. Ulrich, N. Rogovsky & D. Lamotte, 2009) .

Ωστόσο οι συνέπειες από τις προσπάθειες για αναδιάρθρωση των επιχειρήσεων είναι τεράστιες καθώς πολλές εταιρείες έχουν σταματήσει να κάνουν προσλήψεις και δεν είναι λίγες αυτές που αναγκάζονται να απολύουν σημαντικό αριθμό των εργαζομένων τους. Επομένως, μπορούμε να αντιληφθούμε ότι η παγκόσμια οικονομική κρίση επηρέασε δραματικά τις συνθήκες αγοράς που λειτουργούν οι επιχειρήσεις και μάλιστα σε τέτοιο

βαθμό που πολλές φορές απειλεί την ίδια τη ζωή της επιχείρησης εν μέσω των συνεχών αλλαγών των δραστηριοτήτων της και καταστρέφει την παραγωγική της δυναμικότητα.

Μάλιστα, το επίπεδο επίδρασης της κρίσης ήταν εκτεταμένο ανεξάρτητα από τον κλάδο ή το μέγεθος ή ακόμη και την τοποθεσία στην οποία βρίσκονταν. Ειδικότερα, η κρίση που καλούνται να αντιμετωπίσουν οι επιχειρήσεις μπορεί να οριστεί ως η *«απροσδόκητη και απρόβλεπτη ένταση που απαιτεί την γρήγορη αντίδραση και απειλεί τις υπάρχουσες αξίες, τους στόχους και τις υποθέσεις του οργανισμού, καθιστώντας τις μεθόδους πρόληψης και προσαρμογής, ανεπαρκείς»*. Σε ένα τέτοιο ταραχώδες οικονομικό περιβάλλον της κρίσης, πολλές φορές οι επιχειρήσεις έρχονται αντιμέτωπες με την επιτακτική ανάγκη λήψης μέτρων προκειμένου να επιβιώσουν.

Σε γενικές γραμμές τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι επιχειρήσεις την περίοδο της κρίσης συνδέονται με τη μείωση των πωλήσεων, με την αγορά πρώτων υλών, με την είσπραξη των απαιτήσεων, με την περιορισμένη δυνατότητα δανεισμού κλπ. Οι επιχειρήσεις που δρουν αποφασιστικά και με στρατηγικό τρόπο και ανταποκρίνονται νωρίς στην κρίση συνήθως τα πηγαίνουν καλύτερα από εκείνες που πάσχουν από παράλυση ή αντιδρούν πανικοβλημένες.

Μάλιστα, το πόσο γρήγορα και αποτελεσματικά ανταποκρίνεται μια επιχείρηση στην κρίση, επηρεάζει τη φήμη της, την αξιοπιστία της, την ακεραιότητα των δραστηριοτήτων της και την επίδοσή της στην αγορά.

Όπως υποστηρίζεται από την βιβλιογραφία, σπάνια μια κρίση εμφανίζεται χωρίς να έχουν προηγηθεί προειδοποιητικά σημάδια. Σύμφωνα με τους (Calloway και Keen 1996) , η έγκαιρη ανίχνευση των προειδοποιητικών ενδείξεων και η προετοιμασία ή η πρόληψη είναι οι παράγοντες που επηρεάζουν την στρατηγική αντιμετώπισης που θα εφαρμόσει τελικά μια επιχείρηση. Η ανίχνευση των προειδοποιητικών ενδείξεων απαιτεί γνώση της κρίσης που είναι πιθανόν να συμβεί καθώς και συνειδητές προσπάθειες για την αποκάλυψη κρυφών ενδείξεων, ενώ ο στόχος της προετοιμασίας και πρόληψης είναι να χειριστούν αποτελεσματικά οι υπάρχουσες κρίσεις και να αποφευχθεί μια καινούργια.

Σύμφωνα με την διεθνή αρθρογραφία, η κρίση είχε προβλεφθεί ευρέως από τις αγορές χωρίς όμως να προβλεφθεί η ένταση και ο βαθμός με τον οποίο εξαπλώθηκε. Οι περισσότερες επιχειρήσεις είχαν λιγότερο ή περισσότερο χρόνο να προετοιμαστούν. Επιπλέον, οι επιχειρηματίες και τα στελέχη των επιχειρήσεων είχαν αντιμετωπίσει ήδη διαφόρων ειδών κρίσεις τα προηγούμενα χρόνια και συνεπώς είχαν ήδη θέσει σε εφαρμογή και είχαν εδραιώσει τη στρατηγική τους προκειμένου να αντιμετωπίσουν δύσκολες οικονομικές συγκυρίες.

Επειδή η κρίση δεν είναι ποτέ μακριά από τις επιχειρήσεις, αρκετές από αυτές προετοιμάζουν κάποιο σχέδιο σε περίπτωση που έρθουν αντιμέτωπες με καταστάσεις υψηλής αβεβαιότητας. Όμως δεν είναι όλες οι επιχειρήσεις καλά προετοιμασμένες για να αντιμετωπίσουν μια τέτοια κατάσταση. Σχετική έρευνα υπέδειξε ότι το 53% των επιχειρήσεων έχουν σχέδια κρίσης αν και αρκετά από αυτά αποδείχθηκαν ανεπαρκή.

Ωστόσο οι επιχειρήσεις χωρίς κανένα σχέδιο κρίσης αναμένεται να χτυπηθούν σκληρότερα αναφορικά με την απώλεια εσόδων και τις απολύσεις σε σχέση με εκείνες που είναι καλύτερα προετοιμασμένες. Οι επιχειρήσεις με σχέδιο κρίσης αντιδρούν άμεσα και έτσι αναμένεται να ανακάμψουν γρηγορότερα, αποκτώντας πλεονέκτημα έναντι του ανταγωνισμού. Βέβαια οι επιχειρήσεις με σχέδιο κρίσης είναι κατά κύριο οι μεγάλες επιχειρήσεις και όχι οι μικρομεσαίες. Γενικότερα οι επιχειρήσεις με σχέδιο κρίσης, είναι πιο πιθανόν να δουν θετικές επιπτώσεις να προέρχονται από αυτό, τη στιγμή που οι επιχειρήσεις χωρίς σχέδιο νιώθουν περισσότερο εκτεθειμένες. Συμπεραίνουμε λοιπόν ότι όσο καλύτερα προετοιμασμένη είναι μια επιχείρηση, τόσο καλύτερα αντιμετωπίζει την κρίση.

Οι επιπτώσεις από την εμφάνιση μιας οικονομικής κρίσης μπορεί να είναι καταστροφικές τόσο για μια αναπτυσσόμενη όσο και για μια αναπτυγμένη χώρα. Γενικότερα, μια οικονομική κρίση μπορεί να προκαλέσει τα εξής:

- προβλήματα ρευστότητας σε τράπεζες και επιχειρήσεις,
- δυσκολία παροχής δανείων,
- μείωση του κύκλου εργασιών και του τζίρου των επιχειρήσεων,
- μαζικές απολύσεις εργαζομένων,
- υψηλή ανεργία,
- μείωση παραγωγής,
- μείωση εθνικού εισοδήματος,
- μείωση κατανάλωσης,
- χρεοκοπία επιχειρήσεων,
- μείωση της χρηματιστηριακής δραστηριότητας πολλών χρηματοοικονομικών οργανισμών,
- χαμηλά δημόσια έσοδα,
- αύξηση δημόσιου ελλείμματος,
- υψηλά επίπεδα χρέους,
- μείωση εξαγωγών κλπ.

1.4 Η έννοια της ναυτιλιακής κρίσης

Γενικά με τον όρο της Ναυτιλιακής κρίσης (Shipping crisis) χαρακτηρίζεται μια χρονική περίοδος στην οποία παρατηρείται μια έντονη πτώση των ναύλων. Η πτώση αυτή, μπορεί να οφείλεται είτε σε εξωγενείς είτε σε ενδογενείς προς την Ναυτιλία παράγοντες.

Εξωγενείς παράγοντες που μπορεί να επηρεάσουν την ναυτιλία, θεωρούνται είτε μια γενική οικονομική ύφεση που μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα τον περιορισμό του διεθνούς εμπορίου, είτε μια αλματώδης αύξηση των τιμών των καυσίμων που μπορεί να επιφέρει επίσης τα ίδια αποτελέσματα.

Ενδογενείς παράγοντες που μπορεί να επηρεάσουν την ναυτιλία, μπορεί να είναι η ασύμμετρη προς τις υπάρχουσες ανάγκες αύξηση της χωρητικότητας των πλοίων με επακόλουθο την υπέρμετρη προσφορά σε σχέση πάντα προς τη ζήτηση και αυτό συνήθως οφείλονται σε αναζήτηση υπέρμετρου πλουτισμού ή σε λανθασμένες αποφάσεις.

Οι ναυτιλιακές κρίσεις προσβάλλουν κατά κύριο λόγο όλες εκείνες τις ναυτιλιακές χώρες των οποίων οι εμπορικοί στόλοι τους επιχειρούν περισσότερο διαμετακομιστικές μεταφορές και ένα παράδειγμα τέτοιας χώρας αποτελεί και η Ελλάδα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο : ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΚΡΙΣΕΙΣ 1929-2008

2.1 Η μαύρη Πέμπτη για την παγκόσμια οικονομία 1929

Το κραχ στη Wall Street το 1929, η "Μαύρη Πέμπτη" όπως έμεινε στην ιστορία, ήταν το γεγονός που οδήγησε την αμερικανική και παγκόσμια οικονομία σε μία πρωτοφανή κρίση, που κατέληξε στην ύφεση της δεκαετίας του 1930. Κύριο αίτιο της εν λόγω κρίσης αποτέλεσε η κερδοσκοπική φούσκα που σχηματίστηκε από τον Ιούνιο του 1928 και φαίνεται να αφορούσε μετοχές εισηγμένων επιχειρήσεων στη Wall street, οι οποίες έμοιαζαν να μπορούν να αναπτύσσονται χωρίς κάποιο όριο. (Χλωμούδης Κ. 2016) Συγκεκριμένα 920 εκατομμύρια μετοχές άλλαξαν χέρια μέσα στο 1928 έναντι 577 εκατομμυρίων μετοχών την αμέσως προηγούμενη χρονιά. Μετά το κερδοσκοπικό ράλι στα τέλη της δεκαετίας του 1920, που οφειλόταν εν μέρει στην ανάδειξη νέων τεχνολογιών όπως το ραδιόφωνο και η αυτοκινητοβιομηχανία, η Wall street έκλεισε την Πέμπτη 24 Οκτωβρίου του 1929 με απώλειες 13%. Παρά τις προσπάθειες των αρχών να σταθεροποιήσουν την αγορά, το 1932 η Wall Street είχε χάσει πλέον το 90% της αξίας της. Ο δείκτης Dow Jones χρειάστηκε 25 χρόνια για να επιστρέψει στα επίπεδα του 1929.

Οι επιπτώσεις για την πραγματική οικονομία ήταν τεράστιες, καθώς οι Αμερικανοί είχαν επενδύσει τεράστια ποσά στο χρηματιστήριο, με αποτέλεσμα να χάσουν τα λεφτά τους εκατομμύρια οικογένειες της μεσαίας τάξης. Η τραπεζική κρίση επεκτείνεται στο διεθνές χρηματοπιστωτικό σύστημα, που έχει χρηματοδοτήσει τις αμερικανικές τράπεζες και την πραγματική τους οικονομία. Η στενότητα πιστώσεων εμποδίζει τις επιχειρήσεις να επενδύσουν και η χρεοκοπία των μικρών τους στερεί πελάτες, πράγμα που οδηγεί σε ύφεση, πτώση των τιμών, ανεργία και υποχώρηση των διεθνών συναλλαγών. Μέσα σε τρία χρόνια, το ΑΕΠ των ΗΠΑ είχε μειωθεί κατά το ήμισυ, ένας στους τρεις Αμερικανούς ήταν άνεργος, ενώ οι τράπεζες κατέβασαν ρολά το Μάρτιο του 1933.

Τα προβλήματα επιδεινώθηκαν από τις κακές αποφάσεις των αρχών (η Fed αύξησε αντί να μειώσει τα επιτόκια για να προστατέψει το δολάριο, ενώ η κυβέρνηση αύξησε τους δασμούς και διατηρούσε δημοσιονομικά πλεονάσματα αντί να "ζεστάνει" την οικονομία με δημόσιο χρήμα). Εκλέγεται το 1932 ο Δημοκρατικός πρόεδρος Φραγκλίνος Ρούζβελτ και ξεκινάει το 1933 το new deal, που είναι μια σειρά μέτρα, όπως: η υποτίμηση του δολαρίου, η εγγύηση των τραπεζικών καταθέσεων, η αναστολή των τραπεζικών χρεών, η ποσοστώσεις

στις γεωργικές και στις βιομηχανικές παραγωγές και άλλα μεγάλα δημόσια έργα. (Χλωμούδης Κ. 2016)

Λίγο αργότερα, το 1935, δημιουργεί μια κοινωνική ασφάλιση και εγγυάται το συνδικαλιστικό δικαίωμα. Αλλά μόνο το 1940, με την κινητοποίηση της πολεμικής βιομηχανίας και μετά την είσοδο στον πόλεμο το 1941, είναι που οι ΗΠΑ αρχίζουν να βλέπουν την ανεργία και τη φτώχεια να υποχωρούν. (Χλωμούδης Κ. 2016) Η αμερικανική οικονομία χρειάστηκε μια δεκαετία για να συνέλθει, με το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο να λειτουργεί λυτρωτικά, καθώς οι τεράστιες στρατιωτικές δαπάνες εκμηδένισαν την ανεργία και εκτόξευσαν την ανάπτυξη.

2.2 Η πετρελαϊκή κρίση 1970

Οι σημαντικότερες κρίσεις που έπληξαν τη διεθνή οικονομική κοινότητα κατά το δεύτερο μισό του 20ου αιώνα συνέβησαν το 1973 και το 1979 αντιστοίχως. (Καραγιάννης Ν. 1997) Πιο συγκεκριμένα, τον Οκτώβριο του 1973 το Ισραήλ δέχτηκε επίθεση από τρεις αραβικές χώρες βυθίζοντας την περιοχή σε χάος για πολλοστή φορά. Οι αραβικές χώρες-μέλη του ΟΠΕΚ, για να εκφράσουν τη δυσαρέσκειά τους απέναντι στις ΗΠΑ και στην Ολλανδία, που απροκάλυπτα υποστήριζαν το Ισραήλ, επέβαλαν εμπάργκο στην αποστολή πετρελαίου στις δύο αυτές χώρες. Το τελευταίο γεγονός σε συνδυασμό με τη δυσκολία διακίνησης του πολύτιμου προϊόντος είχε ως αποτέλεσμα οι τιμές να εκτιναχθούν στα ύψη.

Η δραματική αυτή άνοδος των τιμών (από 3 δολάρια το βαρέλι το 1973 σε 20 δολάρια το Μάρτιο του 1974) είχε άμεσο αντίκτυπο στις τιμές άλλων προϊόντων. Οι χώρες-μέλη του ΟΠΕΚ αύξησαν τις τιμές στις μεγάλες εταιρίες πετρελαιοειδών, οι οποίες μετακύλησαν, μέσω διυλιστηρίων και πρατηρίων, τις αυξήσεις αυτές στους τελικούς καταναλωτές.

Οι παραπάνω αυξήσεις διαχύθηκαν στα υπόλοιπα προϊόντα - με πρώτα εκείνα που επηρεάζονται άμεσα από την τιμή των πετρελαιοειδών, όπως τα πλαστικά, βυθίζοντας την παγκόσμια οικονομία σε ύφεση. Οι επενδύσεις μειώθηκαν και η συνολική ζήτηση παρουσίασε δραματική κάμψη. Το ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών των περισσότερων κρατών παρουσίασε έλλειμμα. Αναφέρουμε ενδεικτικά ότι το συνολικό "διεθνές" ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών των κρατών πριν από την κρίση παρουσίαζε πλεόνασμα της τάξεως των 20,3 δισ. δολαρίων, ενώ ένα χρόνο μετά το ξέσπασμα της κρίσης (1974), παρουσίαζε

έλλειμμα ύψους 10,8 δισ. δολαρίων. Οι χώρες που επλήγησαν περισσότερο ήταν εκείνες που εξαρτιόνταν ενεργειακά αποκλειστικά από εισαγωγές πετρελαίου και δεν διέθεταν άλλες πηγές ενέργειας (για παράδειγμα η Ιταλία και η Ιαπωνία).

Η πρώτη πετρελαϊκή κρίση, όπως συνηθίζεται να ονομάζεται, οδήγησε σε τρομακτική άνοδο του πληθωρισμού και τη διεθνή οικονομία σε μακροχρόνια ύφεση. (Καραγιάννης Ν. 1997) Στις ΗΠΑ, για παράδειγμα, το 1973 ο ετήσιος πληθωρισμός "έτρεχε" με ρυθμό της τάξης του 6,2%, ενώ το 1974 με 11,1%. Για τη χώρα του ανατέλλοντος ηλίου, οι αντίστοιχοι αριθμοί ήταν 11,7% και 24,5%. Οι δυτικές κυβερνήσεις, ξαφνιασμένες και απροετοίμαστες αρχικά, αντέδρασαν με επεκτατικές δημοσιονομικές και νομισματικές πολιτικές. Αύξησαν δηλαδή την ποσότητα χρήματος και τις κρατικές δαπάνες, με σκοπό να τονώσουν τη ζήτηση. Τα μέτρα αυτά δεν απέδωσαν άμεσα, βοήθησαν όμως τη διεθνή οικονομική κοινότητα να ανακάμψει σταδιακά από την ύφεση. Εκείνο όμως που στάθηκαν ανίκανες να αντιμετωπίσουν, ήταν η υψηλή ανεργία που δημιουργήθηκε.

Η πτώση του Σάχη του Ιράν το 1979 και η άνοδος στην εξουσία των φανατικών μουσουλμάνων σήμανε την αρχή ενός δεύτερου "γύρου" ανόδου των τιμών του μαύρου χρυσού, λόγω της διακοπής των εξαγωγών πετρελαίου από την Περσία και της αναταραχής που δημιουργήθηκε.

Οι τιμές πήραν για άλλη μια φορά την ανιούσα, από 13 δολάρια το βαρέλι το 1978 σε 32 δολάρια στις αρχές του 1980. Τα κράτη, φοβούμενα περαιτέρω κλιμάκωση των διεθνών καταστάσεων, προεβήκαν σε αποθεματοποίηση του πετρελαίου που είχαν υπό την κατοχή τους, με αποτέλεσμα η τιμή του να αυξηθεί ακόμα περισσότερο. Τα αποτελέσματα της δεύτερης πετρελαϊκής κρίσης ήταν περίπου ίδια με εκείνα του 1973, αλλά με διαφορετική ένταση και διάρκεια για κάθε χώρα. Περισσότερο επλήγησαν οι αναπτυσσόμενες μη πετρελαιοπαραγωγικές χώρες, οι οποίες παρουσίασαν για άλλη μια φορά έλλειμμα στο ισοζύγιό τους.

Ο πληθωρισμός και η ανεργία αυξήθηκαν πάλι, μάλιστα σε τέτοιο βαθμό που οι κυβερνήσεις υιοθέτησαν αντιπληθωριστικές πολιτικές, θεωρώντας τον πρώτο ως τη νούμερο ένα πληγή της παγκόσμιας οικονομίας. Ακολούθησαν δηλαδή διαφορετική οικονομική πολιτική από εκείνη του 1973. Οι δυτικές οικονομίες πάντως, μάλλον άργησαν να "ξεφύγουν" από την κρίση (παρ' όλο που δεν ήταν πρωτόγνωρο φαινόμενο για αυτές- για να ξανακυλιστούν σε νέο τέλμα δύο έτη μετά το 1981).

Από το 1950 μέχρι και τα μέσα της δεκαετίας του 1970, οι οικονομίες αναπτύσσονταν με χαμηλά ποσοστά ανεργίας και πληθωρισμού. Όμως οι πετρελαϊκές κρίσεις του 1972 και 1979 έδωσαν το έναυσμα για τον στάσιμο-πληθωρισμό (δηλαδή

ταυτόχρονα υψηλό πληθωρισμό και ανεργία) της δεκαετίας του 1970. Το ποσοστό της ανεργίας στις ανεπτυγμένες χώρες έφτασε σε ύψη που θύμιζαν τη Μεγάλη Κρίση του Μεσοπολέμου στην περίοδο 1981-83.

2.3 Η μαύρη Δευτέρα 1987

Το αμερικανικό χρηματιστήριο υπέστη τη μεγαλύτερη ημερήσια πτώση της ιστορίας του εν καιρώ ειρήνης στις 19 Οκτωβρίου του 1987, ημέρα Δευτέρα. Ο δείκτης Dow Jones έχασε το 22% της αξίας του μέσα σε λίγες ώρες, δίνοντας το έναυσμα για ένα μαζικό ξεπούλημα μετοχών στην Ευρώπη και την Ιαπωνία. Τα αίτια της κρίσης πολλά. Οι φήμες για συνεχή κρούσματα εσωτερικής πληροφόρησης, οι ριψοκίνδυνες εξαγορές, η επιβράδυνση της οικονομίας των ΗΠΑ και η καταβαράθρωση του δολαρίου ήταν τα κυριότερα.

Συγκεκριμένα από το 1986 και ως τις αρχές της δεκαετίας του 1990 ο κλάδος των savings & loans, δηλαδή των ταμειωτηρίων με καταθέσεις και πιστώσεις των ΗΠΑ, παρασύρθηκε από τη στεγαστική κρίση. Η αντιστροφή της αγοράς αποκάλυψε πόσο ευάλωτα ήταν τελικά τα ιδρύματα αυτά, μικρού μεγέθους και συχνά κακοδιαχειριζόμενα, ενώ ταυτόχρονα είχαν εξασθενήσει από την απορρύθμιση του χρηματοπιστωτικού συστήματος. (Χλωμούδης Κ. 2016)

Οι φόβοι πολλαπλασιάστηκαν μετά την απόφαση της Γερμανίας να αυξήσει τα επιτόκια, η οποία συνοδεύτηκε από την περαιτέρω ενίσχυση του μάρκου έναντι του δολαρίου. Ο κίνδυνος χρεοκοπίας μεγάλων αμερικανικών τραπεζών ήταν πλέον ορατός, με αποτέλεσμα η Fed και άλλες μεγάλες κεντρικές τράπεζες να ρίξουν δραστικά τα επιτόκια.

Παρότι το κραχ είχε μικρή διάρκεια, η κρίση εκείνη απέδειξε ότι οι παγκόσμιες αγορές αποτελούν συγκοινωνούντα δοχεία και ότι οι αποφάσεις των κεντρικών τραπεζών έχουν επιπτώσεις για τις οικονομίες όλων των χωρών. Συγκεκριμένα από το 1989 ως το 1992, συνολικά 650 τοπικά ταμειωτήρια αναγκάστηκαν να κλείσουν. Από 4.000 ταμειωτήρια πριν από την κρίση, ο αριθμός τους τελικά μειώθηκε σε κάτω των 1.500 ταμειωτηρίων. (Χλωμούδης Κ. 2016)

Όσον αφορά τα μέτρα αντιμετώπισης της εν λόγω κρίσης, οι κρατικές αρχές δημιούργησαν μια δομή εξαγοράς, τη Resolution Trust Corp. (RTC), για να αναλάβουν τα χρεοκοπημένα ταμειωτήρια και να αποφύγουν μια κρίση εμπιστοσύνης. Η δομή αυτή

οργάνωσε κυρίως πλειστηριασμούς των προβληματικών πιστώσεων, ένα τμήμα των οποίων αγοράστηκε από «τοκογλυφικά κεφάλαια» στο 10% της θεωρητικής τους αξίας.

Παράλληλα ο FDIC (Federal Deposit Insurance Corporation), ο οργανισμός που εγγυάται τις τραπεζικές καταθέσεις, κινητοποιήθηκε για να βοηθήσει τις εμπορικές τράπεζες. Η Fed, η αμερικανική κεντρική τράπεζα, επίσης ακολούθησε μια πολιτική χαμηλών επιτοκίων στις αρχές της δεκαετίας του 1990, που επέτρεψε στον τραπεζικό κλάδο να αποκαταστήσει τις δυνάμεις του (Χλωμούδης Κ. 2016) ενώ ταυτόχρονα έδωσε το έναυσμα για τη θέσπιση αυστηρότερων κανόνων στον τρόπο λειτουργίας των αγορών, τόσο στις ΗΠΑ όσο και στη Βρετανία.

2.4 Η ευρωπαϊκή κρίση 1992

Η κρίση του 1992 είχε την αφετηρία της στην ενοποίηση των δυο Γερμανιών, της Δυτικής με την Ανατολική Γερμανία το 1990. Η ενοποίηση αυτή τελικά οδήγησε σε τριπλασιασμό του πληθωρισμού στη Γερμανία. Έπειτα ο Κολ, με σκοπό να αναβαθμίσει το οικονομικό επίπεδο της Ανατολικής Γερμανίας, προχώρησε σε μαζικές δημόσιες επενδύσεις (Χλωμούδης Κ.2016) η οποίες οδήγησαν την Κεντρική Τράπεζα της Γερμανίας να αμυνθεί υψώνοντας το επιτόκιο στα επίπεδα του 9,75%.

Οι χώρες που συμμετείχαν στο ΕΝΣ αναγκάστηκαν να αυξήσουν ακόμη περισσότερο τα επιτόκιά τους, ώστε να αποτρέψουν τους κατόχους κεφαλαίων από το να στραφούν στη γερμανική αγορά. Η τακτική αυτή δεν μπορούσε, όμως, να διαρκέσει για πολύ, αφού η αμερικανική οικονομία περνούσε περίοδο μεγάλης ύφεσης, με αποτέλεσμα το αμερικανικό επιτόκιο να είναι μόνο 3%. Η τεράστια διαφορά μεταξύ των ευρωπαϊκών επιτοκίων και του αμερικανικού ώθησε μεγάλο όγκο κεφαλαίων από τις ΗΠΑ στην Ευρώπη και ιδιαίτερα στη Γερμανία.

Έτσι, οι κερδοσκόποι άρχισαν να προεξοφλούν την ανατίμηση του γερμανικού μάρκου. Η μοναδική άμυνα των άλλων μελών του ΕΝΣ ήταν η περαιτέρω άνοδος των επιτοκίων, γεγονός που επέτεινε την ύφεση στις αντίστοιχες χώρες. Τον Αύγουστο του 1992, το δολάριο σημείωσε πτώση ρεκόρ σε σχέση με το γερμανικό μάρκο, την οποία δεν ανέσχεσε η αθρόα αγορά δολαρίων εκ μέρους των ευρωπαϊκών κεντρικών τραπεζών.

Σε λίγες ημέρες εκδηλώθηκε μεγάλη εκροή κεφαλαίων από την Ιταλία. Η άνοδος του ιταλικού επιτοκίου αποδείχθηκε ανεπαρκής και έτσι, αναπόφευκτα, η λιρέτα υποτιμήθηκε

κατά 7%. Ακολούθησε επίθεση κατά της στερλίνας με μαζική εκροή κεφαλαίων από το Λονδίνο. Η βρετανική κυβέρνηση αναγκάστηκε να αποσύρει τη στερλίνα από το ΕΝΣ και την άφησε να διακυμανθεί ελεύθερα. Ανάλογες εξελίξεις ακολούθησαν και με την ισπανική πεσέτα και άλλα ευρωπαϊκά νομίσματα. Το ΕΝΣ περνούσε σοβαρή κρίση. Ως τον Οκτώβριο η λιρέτα είχε αποτελέσει το 22% της αξίας της, η στερλίνα το 14%, ενώ η πεσέτα και το εσκούδο το 6%.

Ακολούθησαν νέες κερδοσκοπικές πιέσεις εναντίον του γαλλικού φράγκου. Μόνη λύση για να διατηρηθεί το ΕΝΣ ήταν να καταστεί χαλαρότερο. Πράγματι, το 1993 αποφασίστηκε ότι τα όρια διακύμανσης επεκτείνονταν από 2,25 σε 15%. Έτσι, κάθε κυβέρνηση μπορούσε πλέον να προβεί σε υποτίμηση, παράλληλα ή εναλλακτικά με την αύξηση των επιτοκίων. Ωστόσο, το μέτρο αυτό ερχόταν σε άμεση αντίθεση προς το στόχο της νομισματικής και συναλλαγματικής σταθερότητας, για τον οποίο είχαν καθιερωθεί στενά περιθώρια διακυμάνσεων.

2.5 Η κρίση του Μεξικού 1994-1995

Το 1994 το Μεξικό ήταν μια χώρα υπόδειγμα καθώς ασκούσε πολιτικώς ορθή οικονομική πολιτική που προσέλκυε τις ξένες επενδύσεις. Είχε υπογράψει με τις ΗΠΑ και τον Καναδά τη συμφωνία για την Ελεύθερη ζώνη Εμπορίου (NAFTA), η οποία μείωνε τους εμπορικούς δασμούς με τις χώρες αυτές. Επίσης προσχώρησε στις ανεπτυγμένες χώρες του Οργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (ΟΟΣΑ). (Χλωμούδης Κ. 2016) Το αποτέλεσμα ήταν να αυξηθεί η διεθνής εμπιστοσύνη προς τη χώρα και να δημιουργηθεί μια ιδιαίτερα μεγάλη ροή επενδύσεων προς τις χρηματαγορές και τη παραγωγή. Το Μεξικό γνώριζε ημέρες δόξας και ο τότε πρόεδρος του Σαλίνας ήταν κυρίαρχος στη πολιτική σκηνή.

Το Μεξικό άρχισε να οραματίζεται την ισχυροποίηση του νομίσματος του (πέσος) και προσδοκούσε εγχώριες κερδοφόρες επενδύσεις όμως οι εξελίξεις που έλαβαν χώρα έξω από το χώρο της οικονομίας, όπως αυτή της εξέγερσης στην αγροτική περιοχή Τσιάπα και το κύμα δολοφονιών που ακολούθησε συμπεριλαμβανομένου και της δολοφονίας του Luis Donaldo Colosio, υποψηφίου για τις προεδρικές εκλογές, τερμάτισαν το καλό οικονομικό

κλίμα γιατί αύξησαν τον επενδυτικό κίνδυνο και κλόνισαν την σταθερότητα του νομίσματος. (Χλωμούδης κ. 2016) Έτσι η σχέση απόδοσης / κινδύνου έχασε την αρχική της ισορροπία και οι επενδυτές ζητούσαν μεγαλύτερες αποδόσεις γιατί είχε αυξηθεί ο κίνδυνος απώλειας των χρημάτων τους.

Το μεξικάνικο νόμισμα ήταν συνδεδεμένο με σταθερή ισοτιμία με το δολάριο. Όταν ο κίνδυνος για τους επενδυτές αυξήθηκε άρχισαν να πιέζουν το πέσος προς τα κάτω και αυτό ανάγκασε τη κυβέρνηση να δαπανά συναλλαγματικά αποθέματα για να συγκρατήσει την ισοτιμία. Στα τέλη του 1994 όμως τα αποθέματα της κεντρικής Τράπεζας εξαντλήθηκαν στην προσπάθεια στήριξης του νομίσματος της, με αποτέλεσμα να επέλθει τελικά η υποτίμηση.

Η πράξη αυτή είχε σημαντικές επιπτώσεις και στο γενικότερο οικονομικό επίπεδο και στο πολιτικό. Η κυβέρνηση του Μεξικού έχασε την αξιοπιστία της γιατί διαβεβαίωνε πως δεν πρόκειται να αφήσει το νόμισμα να υποτιμηθεί αλλά και λόγω της υποτίμησης αυξήθηκαν τα επιτόκια. (Χλωμούδης Κ. 2016) Το χειρότερο ήταν πως η υποτίμηση αντί να γίνει μία φορά και σε μεγάλο εύρος, έγινε πολλές φορές σε μικρές δόσεις.

Οι αξίες των μετοχών καταβυθίστηκαν και η προσπάθεια της κυβέρνησης για μετακύληση του χρέους προσέκρουσε στην απροθυμία των ομολογιούχων. Η λύση της χρεοκοπίας ήταν αναπόφευκτη. Στο σημείο αυτό εκδηλώθηκε η παρέμβαση των ΗΠΑ. Προκειμένου να μη διαχυθεί η κρίση και στις άλλες αναδυόμενες χώρες και προκειμένου να αποφευχθούν οι μεγάλες ροές μεταναστών προς τις ΗΠΑ, η κυβέρνηση ανέλαβε να εγγυηθεί το δημόσιο χρέος του Μεξικού. Μαζί με το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο επεξεργάστηκαν ένα πρόγραμμα μεταρρυθμίσεων της μεξικάνικης οικονομίας και έτσι μειώθηκε η ανάγκη πρόσθετης απόδοσης για τον αυξημένο κίνδυνο που εμφανίστηκε στη χώρα.

2.6 Η κρίση της Ανατολικής Ασίας 1997-1998

Αυτό που αποκαλούσαν «οικονομικό θαύμα της Ασίας» αποδείχθηκε καταστροφή κατά τα μέσα του 1997 καθώς οι επενδυτές άρχισαν να ανησυχούν και να χάνουν την εμπιστοσύνη τους προς τις χώρες της Ανατολικής Ασίας με αποτέλεσμα την σταδιακή μείωση των προσδοκιών τους. (Χλωμούδης Κ. 2016)

Οι υψηλοί δείκτες έκαναν τις ασιατικές αγορές να μοιάζουν προκλητικές, όμως όταν οι ΗΠΑ αποφάσισαν να περιορίσουν τη δική τους προσωρινή ύφεση μειώνοντας τους δείκτες ενδιαφέροντος, έκαναν την αγορά τους πιο ελκυστική και την Ασιατική πιο ριψοκίνδυνη. Αλυσιδωτές αντιδράσεις ακολούθησαν με σταδιακές μειώσεις προσδοκιών από τους επενδυτές και συνεχές υποτιμήσεις, ξεκινώντας με την υποτίμηση των νομισμάτων στην Ταϊλάνδη και στη συνέχεια στις Φιλιππίνες, στο Χόνγκ Κόνγκ, στην Μαλαισία, στην Νότιο Κορέα και τέλος στην Ινδονησία που τελικά φάνηκε πως επλήγη περισσότερο από όλες τις υπόλοιπες πυροδοτώντας μια πρωτοφανή παγκόσμια κρίση. (Χλωμούδης Κ. 2016)

Προκειμένου λοιπόν να αντιμετωπιστεί η νέα κατάσταση των ανατολικών χωρών της Ασίας, το Διεθνές νομισματικό ταμείο προχώρησε στον δανεισμό των χωρών αυτών προκειμένου να καταφέρουν να ανακτήσουν τα συναλλαγματικά τους αποθέματα και να ορθοποδήσουν ξανά στις αγορές. Ο δανεισμός αυτός διεξήχθη υπό τον όρο αναμόρφωσης όλων των χρηματοπιστωτικών συστημάτων των χωρών της Ανατολικής Ασίας καθώς και τη βελτίωση του πλαισίου λειτουργίας των τραπεζών τους. (Χλωμούδης Κ. 2016)

2.7 Το fund που γκρέμισε την οικονομία των ΗΠΑ 1997

Το επενδυτικό fund Long-Term Capital Market (LTCM) βρέθηκε σε δεινή θέση μετά την κρίση που ξέσπασε στην Ασία, τη Ρωσία και τη Βραζιλία τη διετία 1997-1998. (Α. Κουμπάρδα 2012) Έχοντας ποντάρει δισεκατομμύρια δολάρια σε ένα ριψοκίνδυνο στοίχημα για την πορεία των αποδόσεων των κρατικών ομολόγων, το LTCM "κάηκε" όταν η Ρωσία ανέστειλε μονομερώς, τον Αύγουστο του 1998, την εξόφληση των κρατικών ομολόγων, σπέρνοντας τον πανικό στις αγορές και βυθίζοντας το αμερικανικό χρηματιστήριο. Η Fed ανέλαβε και τότε δράση. Έπεισε τις μεγαλύτερες τράπεζες των ΗΠΑ να ρίξουν σωσίβιο σωτηρίας στην LTCM και παράλληλα μείωσε εκτάκτως τα επιτόκια. Πολύ γρήγορα οι αγορές στάθηκαν ξανά στα πόδια τους.

2.8 Η φούσκα των μετοχών υψηλής τεχνολογίας 2000

Στα τέλη της δεκαετίας του 1990 οι πάντες ήταν "ερωτευμένοι" με τις εταιρείες του Ίντερνετ, μολονότι οι περισσότερες εξ αυτών δεν ήταν καν κερδοφόρες. (Α. Κουμπάρδα 2012) Το "πάρτι" έφτασε στην κορύφωσή του τον Ιανουάριο του 2000, όταν η AOL εξαγόρασε με το αστρονομικό ποσό των 200 δισ. δολ. τον όμιλο Time Warner. Δύο μήνες αργότερα, το όνειρο μετατράπηκε σε εφιάλτη: Η φούσκα έσκασε, με το δείκτη μετοχών υψηλής τεχνολογίας Nasdaq να χάνει μέχρι τον Οκτώβριο του 2002 το 78% της αξίας του. Οι συνέπειες ήταν ευρύτερες: Η αμερικανική οικονομία προσγειώθηκε απότομα, οι επενδύσεις "πάγωσαν", ενώ τα χτυπήματα της 11ης Σεπτεμβρίου έδωσαν τη χαριστική βολή. Χάρη στην έγκαιρη παρέμβαση της Fed όμως, η οποία με διαδοχικές μειώσεις κατά τη διάρκεια του 2001 μείωσε τα επιτόκια από το 6,25% στο 1%, η μεγαλύτερη οικονομία του πλανήτη μπόρεσε να σταθεί ξανά στα πόδια της

2.9 Η κρίση της Τουρκίας 2000-2001

Το 2001, η Τουρκία ήταν στα πρόθυρα οικονομικής και κοινωνικής κατάρρευσης. Παρότι η χώρα είχε περάσει από πολλές κρίσεις, εκείνη του 2001 ήταν κατά γενική ομολογία η πιο σοβαρή. Αν και τα αίτια βρισκόταν στο οικονομικό σύστημα της χώρας, η κύρια αφορμή δόθηκε στα τέλη του 2000 όταν κάποιες τράπεζες κλήθηκαν να αντιμετωπίσουν τις ζημιές και τα προβλήματα ρευστότητας τους. (Χλωμούδης Κ. 2016)

Κατά τη διάρκεια του 2001, το ΑΕΠ της Τουρκίας μειώθηκε αισθητά, ο πληθωρισμός στις τιμές των καταναλωτικών αγαθών έφθασε το 55% και η τουρκική λίρα υποτιμήθηκε κατά 51% έναντι των κυρίων ξένων νομισμάτων. Οι χρεοκοπίες επιχειρήσεων ανακοινώνονταν η μία μετά την άλλη, και χιλιάδες εργαζόμενοι βρέθηκαν στο δρόμο.

Για να αντιμετωπίσει την κρίση, η Τουρκία υιοθέτησε ένα τριετές πρόγραμμα σταθεροποίησης για την συναλλαγματική ισοτιμία. (Χλωμούδης Κ. 2016) Η τότε κυβέρνηση Έτσεβιτ μετακάλεσε τον επιφανή οικονομολόγο Κεμάλ Ντερβίς από την Παγκόσμια Τράπεζα και του ανέθεσε το υπουργείο οικονομικών. Παρά όμως τις προσπάθειες της Κεντρικής Τράπεζας και παρόλο που η Τουρκία χρηματοδοτήθηκε από το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο και ενώ η κατάσταση φαινόταν να έχει βελτιωθεί στις αρχές του 2001, οι επενδυτές είχαν χάσει την εμπιστοσύνη τους προς την χώρα.

Στις 19 Φεβρουαρίου του 2001, την χαριστική βολή στα γεγονότα έδωσε η δημόσια αντιπαράθεση του τότε προέδρου της Τουρκίας με τον τότε πρωθυπουργό της Έτσεβιτ σχετικά με το πρόγραμμα σταθεροποίησης που είχε ως αποτέλεσμα τις έντονες ανησυχίες για την κατάρρευση του προγράμματος. Στις 21 Φεβρουαρίου του 2001 τα επιτόκια εκτοξεύθηκαν στο 5000% και την επόμενη κιόλας μέρα στις 22 Φεβρουαρίου του 2001, η κυβέρνηση της Τουρκίας ανακοίνωσε επίσημα την κατάρρευση του προγράμματος σταθεροποίησης. (Χλωμούδης Κ. 2016)

2.10 Η κρίση της Αργεντινής 2001-2002

Η οικονομική κρίση της Αργεντινής διήρκεσε από το 1998 έως το 2002, με τα εξής κεντρικά σημεία:

1. Την ισχυρότατη ύφεση, η οποία «έπληξε» τη χώρα μεταξύ των ετών 1998 - 1999
2. Την κατάρρευση του χρηματοπιστωτικού συστήματος (2001-02), η οποία ουσιαστικά ήταν το φυσικό επακόλουθο της ύφεσης.

Τα γεγονότα αυτά οδήγησαν στην παραίτηση της πολιτικής ηγεσίας της χώρας, την οποία ακολούθησε μία περίοδος μεγάλης εσωτερικής αστάθειας. Τελικά, το ΑΕΠ της Αργεντινής στα μέσα του 2002, μειώθηκε με καταστροφικά αποτελέσματα για τον κοινωνικό της ιστό.

Η Αργεντινή βίωσε την τραυματική εμπειρία μιας χούντας, μια αρχική ανάταση κατά τη μεταπολίτευση που γρήγορα κατέρρευσε μέσα στην πολιτική διαφθορά, τη συσσώρευση δημοσίου χρέους και τον υπερπληθωρισμό και την κατ' ουσία υιοθέτηση ενός ισχυρού διεθνούς νομίσματος, η οποία στην αρχή έδωσε ανάσα αλλά στη συνέχεια στραγγάλισε την οικονομία και οδήγησε στη χρεοκοπία και τον εξευτελισμό.

Η αφετηρία της διαδρομής προς την πτώχευση του 2002 βρίσκεται στο 1983, τη χρονιά που έπεσε η χούντα και η χώρα επιδίωξε να γιατρέψει τις πληγές από τον καταστροφικό πόλεμο στα Φώκλαντς. Η επιχείρηση ανασυγκρότηση έγινε με δανεικά χρήματα, η αποπληρωμή των οποίων, όμως, αποδείχθηκε ιδιαίτερα δύσκολη με συνέπεια την κατάρρευση του «αουστράλ», του εθνικού νομίσματος που είχε αντικαταστήσει το «πέσο» μετά την πτώση της χούντας.

Οι αλληπάλληλες υποτιμήσεις σε συνδυασμό με τις πτωχές επιδόσεις της κυβέρνησης στο πεδίο της οικονομίας είχαν ως αποτέλεσμα τον υπερπληθωρισμό (Χλωμούδης Κ. 2016) . Το 1989 έφτασε το 5.000%. Μπροστά στο αδιέξοδο, η Αργεντινή υιοθέτησε εκ νέου το «πέσο», επιβάλλοντας σταθερή ισοτιμία 1 προς 1 με το δολάριο.

Αρχικά, η κίνηση λειτούργησε ανακουφιστικά: Οι τιμές σταθεροποιήθηκαν και στη συνέχεια άρχισαν να υποχωρούν. Αυτό είχε ως συνέπεια να βελτιωθεί η ποιότητα ζωής πολλών πολιτών, που πλέον μπορούσαν να ταξιδέψουν στο εξωτερικό, να αγοράζουν εισαγόμενα αγαθά και να παίρνουν δάνεια με χαμηλά επιτόκια δολαρίου.

Ωστόσο, η ισοτιμία 1 προς 1 με το δολάριο κατέστησε φτηνές τις εισαγωγές και έπληξε τις εξαγωγές. Έτσι, σταδιακά αυξήθηκε το ήδη τεράστιο χρέος της χώρας σε δολάρια, ενώ κατατροπώθηκε η εγχώρια παραγωγή. Την ίδια ώρα οι κρατικές δαπάνες παρέμεναν αδικαιολόγητα υψηλές και η διαφθορά βασίλευε. Το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο έδινε δάνεια, τα οποία εξανεμίζονταν ως συνέπεια μαζικής φοροδιαφυγής και ξεπλύματος χρήματος σε off shore .

Ήδη από τα μέσα της δεκαετίας του '90 η κατάσταση ήταν μη διατηρήσιμη και απλώς χρειάστηκε μια αρνητική συγκυρία για να ανοίξουν οι ασκοί του Αιόλου. Η υποτίμηση του νομίσματος της Βραζιλίας και ταυτόχρονα η ανατίμηση του δολαρίου, επέφεραν βαρύ πλήγμα στις εξαγωγές της Αργεντινής.

Ως συνέπεια, η χώρα εισήλθε το 1999 σε μια βαθιά ύφεση, η οποία έφτασε στο αποκορύφωμά της τον Ιανουάριο του 2002, όταν η χώρα δήλωσε αδυναμία να καλύψει το χρέος της. Το 2001 οι εκροές κεφαλαίων προς το εξωτερικό από απελπισμένους καταθέτες που έβλεπαν τη χρεοκοπία να έρχεται κορυφώθηκαν.

Η τότε κυβέρνηση για να σταματήσει την αιμορραγία των κεφαλαίων έθεσε δρακόντειους περιορισμούς πυροδοτώντας κοινωνική έκρηξη. Σε αυτές τις κρίσιμες στιγμές τα ηνία της χώρας ανέλαβε ο Εντουάρντο Ντουάλτε. Ο νέος πρόεδρος προχώρησε άμεσα στην κατάλυση της σταθερής ισοτιμίας «πέσο»-δολαρίου.

Ως συνέπεια το νόμισμα της Αργεντινής καταβαρυνώθηκε αναγκάζοντας τη χώρα σε στάση πληρωμών πάνω στο ύψος 132 δισ. δολαρίων χρέος, δηλαδή τη μεγαλύτερη μέχρι τότε πτώχευση στην ιστορία. Η αδυναμία της να καλύψει τις υποχρεώσεις της ουσιαστικά έθεσε την Αργεντινή εκτός διεθνών αγορών, σταματώντας απότομα τη ροή των επενδύσεων προς τη χώρα. (Χλωμούδης Κ. 2016). Ο πληθωρισμός και η ανεργία εκτινάχθηκαν στα ύψη και η χώρα έμοιαζε παραδομένη στο χάος. Σταδιακά, ωστόσο, άρχισε να φαίνεται το όφελος από την υποτίμηση του «πέσο». Οι εξαγωγές αυξήθηκαν κατακόρυφα, ωφελημένες και από την ανάδειξη της Κίνας, που τότε άρχισε να κάνει την εμφάνισή της στο διεθνές προσκήνιο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο : ΚΡΙΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΣΥΣΧΕΤΙΣΗ ΤΟΥΣ ΜΕ ΤΙΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΚΡΙΣΕΙΣ

3.1 Ναυτιλία, εμπόριο και οικονομία

Στο προηγούμενο κεφάλαιο αναλύονται εκτενώς οι μεγάλες οικονομικές κρίσεις έως και την απαρχή της δεκαετίας του 2000. Μένει να αναλυθεί η σημαντικότερη κρίση που είχε ως αποτέλεσμα δομικές αλλαγές στη λειτουργία του οικονομικού συστήματος όπως το γνωρίζαμε. Μιλάμε βεβαίως για την κρίση του 2008, συνέπειες της οποίας γνωρίζουμε μέχρι και σήμερα.

Κρατώντας λοιπόν τις προαναφερθείσες περιόδους θα μελετήσουμε την εικόνα του ναυτιλιακού κλάδου για να δούμε αν και κατά πόσο οι μεγάλες αυτές οικονομικές κρίσεις επηρέασαν τον ναυτιλιακό κόσμο και θα αναλύσουμε εκτενώς τη κρίση του 2008. Η περίοδος από το 1974 μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του 1980 χαρακτηρίζεται από μια σειρά κρίσεων. Κατά την εν λόγω περίοδο, μερικοί τραπεζίτες κλήθηκαν να παράσχουν πρόσθετα κεφάλαια κίνησης στους πλοιοκτήτες και παράλληλα, να ανεβάσουν τις δανειακές δόσεις εξόφλησης και τις πληρωμές των τόκων. Όμως, αυτές οι αιτήσεις δανείων έγιναν σε χρόνο που οι πραγματικές αξίες των πλοίων έπεφταν με πολύ γρήγορους ρυθμούς, κάτω από το ανεξόφλητο υπόλοιπο των δανείων. Μερικοί πλοιοκτήτες δεν κατάφεραν να επιζήσουν και 1-2 τράπεζες υπέστησαν σημαντικές ζημιές ή πτώχευσαν.

Μέχρι το 1982, η ίδια κατάσταση επαναλήφθηκε πολλές φορές σε άλλους τομείς της ναυτιλίας και συνεχίστηκε η κακή αγορά μέχρι και το πρώτο εξάμηνο του 1987. Τα προβλήματα που αντιμετώπισαν μερικές τράπεζες στην δεκαετία του 1970-1980, οδήγησαν όλες τις τράπεζες να εξετάσουν με μεγάλη προσοχή τις αιτήσεις ναυτιλιακών δανείων. Έτσι η δουλειά των Οικονομικών Διευθυντών έγινε τώρα δυσκολότερη.

Στην πραγματικότητα, οι εμπορικές τράπεζες ενδιαφέρονται για ένα πλοίο που να μπορεί να έχει σταθερότητα αποδόσεων στη διάρκεια του δανείου και να μπορεί να δημιουργήσει επαρκή πλεονάσματα ώστε να εξυπηρετήσει το κεφάλαιο και τις πληρωμές των τόκων, σύμφωνα με ένα δανειακό πρόγραμμα πληρωμών. Είχαν, όπως είναι φυσικό, απαιτήσεις εξασφάλισης και έλεγχαν στενά όλους τους παράγοντες που επηρέαζαν ένα δάνειο, όπως για παράδειγμα, η ικανότητα του πλοιοκτήτη σαν manager, την φύση των ναυλώσεων του πλοίου.

Οι σχέσεις μεταξύ εφοπλιστών και τραπεζών σε συνδυασμό με την χρηματοδότηση πλοίων, υπήρξαν ιδιαίτερα άσχημες μετά το 1974. Υπήρξε μία σημαντική χρηματοδοτική δραστηριότητα πριν το 1974, η οποία όμως ακολούθησε την ναυτιλιακή κρίση. Μέχρι σήμερα, όλες οι παραδοσιακές χρηματοδοτικές πηγές για πλοία ήταν δύσκολες και επιλεκτικές και υπήρξε πρόβλημα αν οι πηγές αυτές θα ήταν ποτέ ξανά διαθέσιμες.

Κατά το 1973, η πετρελαϊκή κρίση συνοδεύτηκε από βραχυχρόνια μείωση του διεθνούς εμπορίου χωρίς παράλληλη συρρίκνωση του παγκόσμιου στόλου, αλλά και από μείωση της χωρητικότητας των δεξαμενόπλοιων μετά το 1976. Οι ναύλοι που μειώθηκαν κατακόρυφα μετά το 1974, αυξήθηκαν δυναμικά μετά 1977 φτάνοντας σε μέγιστο επίπεδο το 1979-1980, για να αρχίσουν την καθοδική πορεία τη δεκαετία του '80, με έντονες περιόδους κρίσεων το 1982-1983, και το 1985-1986.

Η Ναυτιλιακή χρηματοδότηση σε συνδυασμό με την τεχνογνωσία και τα ίδια κεφάλαια αποτελούν τους βασικότερους παράγοντες δημιουργίας και ανάπτυξης μιας ναυτιλιακής επιχείρησης. Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις μέχρι και τα μέσα της δεκαετίας του 1970 δεν είχαν πρόβλημα χρηματοδότησης διότι μπορούσαν εύκολα να βρουν κεφάλαια είτε από τις Κυβερνήσεις, είτε από τα Ναυπηγεία, είτε από το Τραπεζικό σύστημα. Η κρίση όμως της δεκαετίας του 1980 ανάγκασε τις τράπεζες να πάρουν ορισμένα δυσάρεστα μαθήματα με αποτέλεσμα η χρηματοδότηση της ναυτιλίας από τα τραπεζικά ιδρύματα να καταστεί ιδιαίτερα δυσχερής.

Παρατηρείται, ότι η χρηματοδότηση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, που προέκυψε στην δεκαετία του 1980 είναι διαφορετική από εκείνη που υπήρξε μέχρι εκείνη την εποχή, και οι λόγοι είναι διότι οι Τράπεζες συνειδητοποίησαν ότι η ναυτιλιακή κρίση επηρεάζει τόσο τις μεγάλες εφοπλιστικές εταιρείες όσο και τις μεσαίες και τις μικρές.

Διαπιστώθηκε όμως, ότι οι μικρού και μεσαίου μεγέθους ναυτιλιακές επιχειρήσεις έχουν μεγαλύτερο οικονομικό πρόβλημα σε μια ύφεση σε σχέση με τις μεγάλες. Πιο συγκεκριμένα, οι μεγάλες ναυτιλιακές επιχειρήσεις έχουν την δυνατότητα να καλύψουν την κρίση μέσω της σταυροειδούς χρηματοδότησης, δηλαδή να καλύψουν τις ζημιές τους και να έχουν τα αναγκαία κεφάλαια κίνησης για όλο τον στόλο τους.

Με αυτόν τον τρόπο, όμως, όπως είναι αναμενόμενο ένα μέρος του στόλου θα έχει ζημιές, ένα άλλο μέρος θα έχει μέτρια κέρδη και ένα άλλο θα έχει κάποιο ικανοποιητικό περιθώριο κέρδους. Συνεπώς, τα πλοία που έχουν θετικό αποτέλεσμα μπορούν να βοηθήσουν, κατά την διάρκεια της ύφεσης, τα πλοία που έχουν αρνητική πορεία. Αυτή η δυνατότητα είναι αρκετά περιορισμένη στις μικρές και μεσαίες ναυτιλιακές επιχειρήσεις,

όμως οι δανειακές υποχρεώσεις γίνονται πιο ανώδυνες και η δυνατότητα εξόφλησης πιο πιθανή καθώς επίσης και το περιθώριο κέρδους υψηλότερο.

Η δυνατότητα υψηλών ιδίων κεφαλαίων εξαρτάται κατά κάποιο βαθμό από τα αποθεματικά κερδών της επιχείρησης, από τον αριθμό των μετοχών και την οικονομική της επιφάνεια, από το ύψος των απαιτούμενων κεφαλαίων, από το γεγονός ότι αυτή ενδέχεται να είναι η πρώτη εφοπλιστική προσπάθεια καθώς επίσης και από άλλους παράγοντες.

Η αναλογία δυσμενών χρηματοδοτήσεων εντοπίστηκε σε πλοία ηλικίας 12 ετών και άνω, και όχι γενικά στα μεταχειρισμένα. Κι αυτό επειδή το πλοίο 12 ετών έχει υποστεί δύο τετραετείς ειδικές επιθεωρήσεις και είναι υποψήφιο για μια τρίτη. Η τρίτη ειδική τεχνική επιθεώρηση είναι φυσικό να χρειάζεται ένα αρκετά μεγάλο ποσό, το οποίο αναμένεται να αποσβεστεί τα επόμενα 4 χρόνια. Συνεπώς, σε μια περίοδο ύφεσης το ποσό των απαιτήσεων της ειδικής επιθεώρησης είναι πιθανόν να είναι αδύνατον να διατεθεί. Αυτό σημαίνει απώλεια κλάσης και απώλεια δυνατότητας ασφάλισης. Από την πλευρά της τράπεζας, ενδέχεται να υπάρχει σημαντικό ενδιαφέρον στη σχέση ηλικίας πλοίου και υπολειμματικής αξίας, κι αυτό επειδή η τράπεζα μπορεί να κατάσχει ένα πλοίο που δεν πληρώνει το δάνειό του, να το πωλήσει και να εξοφληθεί με αυτόν τον τρόπο το δάνειο. Η ηλικία σε αυτήν την περίπτωση παίζει ρόλο διότι *ceteris paribus* το πιο ηλικιωμένο πλοίο έχει μικρότερη αξία από ότι του ίδιου τύπου και μεγέθους νεότερο πλοίο.

Το κεφάλαιο κίνησης είναι σημαντικός συντελεστής για την αξιοποίηση ενός ναυτιλιακού δανείου, η ανεπάρκεια του οποίου παρατηρήθηκε στα αποτυχημένα ναυτιλιακά δάνεια της περιόδου 1981-87. Η ύφεση είναι φυσικό να εξανεμίζει τα κεφάλαια κίνησης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Ο έλεγχος, όμως, της ύπαρξης κεφαλαίου κίνησης στους ελέγχους ρουτίνας της ναυτιλιακής χρηματοδότησης, δεν υπήρχε και ούτε ακόμα υπάρχει. Είναι κάτι όμως που η εμπειρία μας ανέδειξε και γι' αυτό πρέπει να ενσωματωθεί στην τεχνική ανάλυση ενός ναυτιλιακού προγράμματος επένδυσης.

Η σχέση μεταξύ ναυτιλίας και οικονομίας εμφανίζεται εδώ και πολλά χρόνια. Οι πλοιοκτήτες διατηρούν μεγάλη παράδοση στις συναλλαγές με τον τραπεζικό χώρο, καθώς το κτίσιμο νέων πλοίων και η μεταφορά του φορτίου απαιτεί κεφάλαια. Παράλληλα, η ανάγκη για μείωση του οικονομικού ρίσκου εισήγαγε τον ασφαλιστικό κλάδο στον τομέα της ναυτιλίας. Ο παραδοσιακός ρόλος της οικονομίας ήταν ως επί το πλείστον παθητικός, παρέχοντας κεφάλαια και περιορίζοντας το ρίσκο, όταν αυτό απαιτούνταν. Το κεφάλαιο αυτό συνήθως αποπληρωνόταν μετά από την ολοκλήρωση ενός ταξιδιού και την πώληση του φορτίου. Η χρηματοδότηση αποτελούσε ένα μέσο για την εκμετάλλευση των ευκαιριών που παρουσιάζονταν στις διεθνείς μεταφορές. Από την άλλη, οι χώρες που είχαν εμπορικό

πλεόνασμα ήταν οι κυρίως εξαγωγικές (De Monie G., Jean-Paul Rodrigue and T. Notteboe, 2011) . Συγκεκριμένα, οι μεταφορές πλέον αποτελούν το μέσο εκμετάλλευσης οικονομικών και αυτό συμβαίνει για τέσσερις κύριους παράγοντες.

Πρώτος παράγοντας, είναι το γεγονός ότι τα μεταφορικά μέσα και οι τερματικοί σταθμοί είναι πολύ ευαίσθητοι στα κεφάλαια. Τα υψηλά επίπεδα παραγωγικότητας που απέρρεαν από την υιοθέτηση των εμπορευματοκιβωτίων, είχαν ως αποτέλεσμα να οδηγήσουν τη ναυτιλιακή βιομηχανία σε μεγαλύτερη κεφαλαιακή ευαισθησία. Πλέον την καθιστά εξαρτώμενη από τα κεφάλαια, όχι μόνο για την απόκτηση πλοίων, αλλά και για τη συνολική λειτουργία της. Η απόσβεση των επενδύσεων πλέον απαιτεί περισσότερο χρόνο, καθιστώντας απαραίτητη την πιο άμεση εμπλοκή χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων.

Το γεγονός αυτό, ουσιαστικά γεννά και το δεύτερο κύριο παράγοντα, δηλαδή την εντονότερη εμπλοκή των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων στην ιδιοκτησία και τη λειτουργία λιμενικών υπηρεσιών που αποτέλεσαν μια συνεχώς αυξανόμενα κερδοφόρα βιομηχανία. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα να εγείρει την προσοχή των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων, τα οποία έβλεπαν τα μεταφορικά μέσα και τα λιμενικά τερματικά, ως ένα επενδυτικό μέρος του συνόλου του διαφοροποιημένου διεθνούς χαρτοφυλακίου. Έτσι, υπήρξε παροχή μεγάλων κεφαλαίων για την ανάπτυξη μεταφορικών μέσων και αύξηση της τρέχουσας αξίας τους. Τα διεθνή χρηματοπιστωτικά ιδρύματα αναζητούσαν παράλληλα ευκαιρίες με σκοπό να εξισορροπήσουν τη σημαντική διάθεση κεφαλαίων εκ μέρους τους, με τους τερματικούς σταθμούς να αποτελούν πόρους, οι οποίοι ανταποκρίνονταν άριστα στο ρόλο αυτό.

Τρίτο παράγοντα αποτελούν οι διεθνείς οικονομικές συναλλαγές. Με την ανάπτυξη του παγκόσμιου εμπορίου, οι συναλλαγές μεταξύ των εμπορικών παραγόντων έγιναν ολοένα και πιο σύνθετες. Η πιστωτική επιστολή αποτελεί στις μέρες μας την κύρια μέθοδο συναλλαγών. Είναι ένα έγγραφο, το οποίο εκδίδεται από χρηματοπιστωτικά ιδρύματα και εμπεριέχει μια υπόσχεση πληρωμής με το πέρας μιας μεταφοράς εμπορεύματος, με την προϋπόθεση ότι θα τηρηθούν κάποιοι συμφωνημένοι όροι. Οι πιστωτικές επιστολές χρησιμοποιούνται μεταξύ συναλλασσομένων, όπως πωλητές τραπεζών, των ασφαλιστικών εταιρειών και γενικότερα του συνόλου των επενδυτών, και των μεταφορικών συστημάτων. Οι μεγάλες εμπορικές τράπεζες χρηματοδοτούν περίπου το 90% του συνόλου των διεθνών συναλλαγών συμπεριλαμβανομένων και των μεταφορικών δραστηριοτήτων.

Τέταρτο, τα ναυτιλιακά παράγωγα. Κατά τη διάρκεια των τελευταίων δεκαετιών, η ναυτιλιακή και η λιμενική βιομηχανία απέκτησαν ισχυρότερους δεσμούς με τον οικονομικό κόσμο. Η μεγάλη αστάθεια των ναυτιλιακών αγορών, μεγεθύνθηκε από τις απότομες αλλαγές, καθιστώντας απαραίτητη τη δημιουργία της αγοράς παραγώγων. Σύνθετα

οικονομικά εργαλεία και παράγωγα δημιουργήθηκαν με σκοπό να υποστηρίξουν την ανάπτυξη της ναυτιλίας. Τα ναυτιλιακά παράγωγα υιοθετήθηκαν με σκοπό να διαχειριστούν το ρίσκο, το οποίο πηγάζει από τη διακύμανση των επιπέδων των ναύλων, των τιμών των καυσίμων, των τιμών αγοραπωλησίας πλοίων, των τιμών διάλυσης πλοίων και των διεθνών συναλλαγματικών τιμών, με αποδοτικότερο, φθηνότερο και πιο ευέλικτο τρόπο. Πλέον, η ναυτιλιακή αγορά κάνει ευρέως χρήση των τεχνικών διαχείρισης επενδύσεων από εταιρείες ενέργειας και επενδυτικές τράπεζες. Η αποδοτική διαχείριση του ρίσκου θα έχει ως αποτέλεσμα τη σταθερή ροή κεφαλαίων, με θετικό αντίκτυπο .

Μέχρι το 2008, οι παραπάνω παράγοντες ευνόησαν τη ναυτιλιακή βιομηχανία, καθώς σημαντικές ροές κεφαλαίων διατέθηκαν για τη βελτίωση των μεταφορικών μέσων και υποδομών, όπως το κτίσιμο πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων νέας γενιάς και την ανάπτυξη νέων σύγχρονων τερματικών σταθμών παγκοσμίως, που είχαν ως σκοπό την προώθηση τόσο των εξαγωγικών στρατηγικών, όσο και τις εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα οι μεταφορές να γίνουν ολοένα και περισσότερο ορατές από μία οικονομική οπτική γωνία, καθώς ένας σημαντικός αριθμός ενδιαφερομένων και ληπτών αποφάσεων εισήλθαν στον τομέα των μεταφορών προερχόμενοι καθαρά από τον χώρο της οικονομίας. Οι τερματικοί σταθμοί αποτέλεσαν οικονομικό στοιχείο, μέρος του παγκοσμίου κεφαλαιακού χαρτοφυλακίου, των οποίων οι επιδόσεις υπολογίζονταν με βάση την απόδοση κόστους και κέρδους.

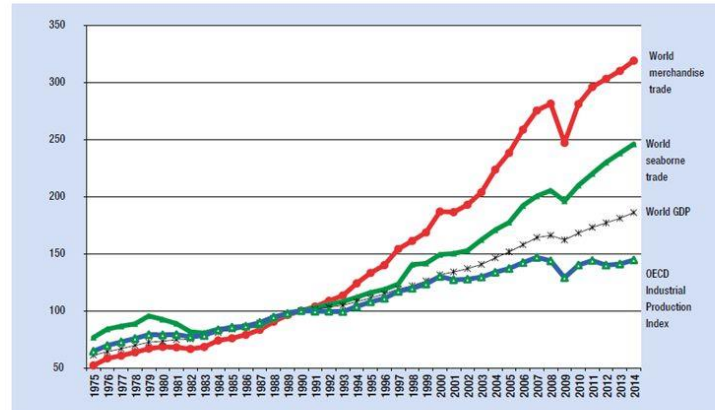
Ένα άλλο παράδοξο αποτέλεσμα που επέφεραν τα νέα δεδομένα τη συγκεκριμένη χρονική περίοδο ήταν η ρευστότητα των κεφαλαίων των τερματικών σταθμών, μια εξέλιξη που ενισχύθηκε από την ενεργή συμμετοχή ποικίλων οικονομικών φορέων, με αποτέλεσμα αυτά τα κεφάλαια να μπορούν να βρουν άμεσα κάτοχο. Το πρόβλημα είναι ότι οι χρηματοδοτικές συγκεντρώσεις είναι δυνατόν να μεταβληθούν γρήγορα όταν ο επενδυτικός ορίζοντας είναι βραχύς, καθώς τα κεφάλαια έχουν ένα προγραμματικό και ένα λειτουργικό ορίζοντα, οι οποίοι μπορούν να μεταφερθούν χρονικά ακόμα και μια δεκαετία και για τα πιο ασταθή στοιχεία τους, όπως είναι τα πλοία και για πολλές δεκαετίες για τα λιγότερο ασταθή όπως είναι οι λιμενικές κατασκευές. Η σταθερότητα που χαρακτηρίζει τις αγορές εισέβαλε και στη ναυτιλιακή βιομηχανία και αυτό είχε ως αποτέλεσμα η ναυτιλιακή και λιμενική βιομηχανία να αποκτήσουν κοινό τρόπο λειτουργίας και συμπεριφοράς σε παγκόσμιο επίπεδο.

Στο παρακάτω διάγραμμα οπτικοποιείται η σχέση του παγκοσμίου εμπορίου με το εμπόριο δια θαλάσσης και το παγκόσμιο ΑΕΠ. Παρατηρείται ότι σε κάθε αύξηση του παγκοσμίου ΑΕΠ κατά 1 μονάδα το εμπόριο αυξάνεται 3 φορές παραπάνω. Αντίστοιχα σε

περιόδους κρίσεων και μείωσης του ΑΕΠ το εμπόριο καταρρέει. Αντίστοιχη πορεία ακολουθεί και ο δείκτης του θαλασσιού εμπορίου.

Seaborne trade is growing faster than Global GDP

Indices for world GDP, the OECD Industrial Production Index, world merchandise trade and world seaborne trade 1975-2014 (1990=100)



Sources: UNCTAD secretariat, based on OECD Main Economic Indicators, June 2015; United Nations Department of Economic and Social Affairs, 2015; LINK Global Economic Outlook, June 2015; UNCTAD *Review of Maritime Transport*, various issues; WTO, appendix table A1a, World merchandise exports, production and gross domestic product, 1950-2012; WTO press release 733, 14 April 2015.

43

Γράφημα 2 Σύγκριση Δεικτών βιομηχανικής παραγωγής και εμπορίου

Πηγή: UNCTAD

Παρατηρείται σαφώς συσχέτιση της ναυτιλίας, του εμπορίου και του ΑΕΠ παγκοσμίως και διαπιστώνεται ότι οι κρίσεις επηρεάζουν τόσο το διεθνές εμπόριο συνολικά όσο και συγκεκριμένα το θαλάσσιο.

3.2 Τα αίτια της οικονομικής κρίσης του 2008

Εκτός από τα προαναφερόμενα, η οικονομική κρίση στην οποία έχουμε εισέλθει, έχει οδηγήσει στα σημερινά δεδομένα. Η κυριαρχία των νεοκλασικών απόψεων των τελευταίων δεκαετιών για τη πολιτική ζωή οδήγησε σε γενικευμένη υιοθέτηση ορισμένων βασικών αρχών λειτουργίας της παγκόσμιας οικονομίας.

Παράλληλα, υποβαθμίστηκαν οι προσεγγίσεις αναφορικά με τα όρια του ανθρώπινου ορθολογισμού και το ρόλο της ψυχολογίας και της αβεβαιότητας στην οικονομική και επενδυτική δραστηριότητα. Οι μεγάλες παγκόσμιες μακροοικονομικές ανισοροπίες αποτέλεσαν επιπλέον παράγοντα δημιουργίας της κρίσης. Οι ανισοροπίες αποταμίευσης και επένδυσης εκδηλώθηκαν με υψηλά ελλείμματα τρεχουσών συναλλαγών στις Η.Π.Α. και υψηλά ελλείμματα στην Άπω Ανατολή (κυρίως στην Κίνα) και σε άλλες πετρελαιοπαραγωγικές χώρες. Οι ανισοροπίες αυτές οδήγησαν σε φθινό χρήμα, για την διατήρηση των συνθηκών παγκόσμιας ρευστότητας και σε χαμηλά πραγματικά επιτόκια που διατηρήθηκαν επί μακρόν κυρίως στις Η.Π.Α., ωθώντας έτσι μεγάλο μέρος της ανθρωπότητας στην επίπλαστη αίσθηση γρήγορου πλουτισμού και στον έντονο καταναλωτισμό.

Όλα λοιπόν τα παραπάνω, σε συνδυασμό με τα χαλαρά κριτήρια χρηματοδότησης των νοικοκυριών, των θεσμικών χρηματοπιστωτικών οργανισμών και εταιρειών, επέφεραν μια εκρηκτική αύξηση της χρηματοοικονομικής μόχλευσης της αποταμίευσης των νοικοκυριών στις Η.Π.Α. που ολοένα και μειωνόταν, φτάνοντας το απόλυτο μηδέν την περίοδο 2005-2007. Αντίστοιχα, η σχέση συνολικού χρέους αμερικάνικων νοικοκυριών προς το διαθέσιμο εισόδημα αυξήθηκε από 85% που ήταν το 1995 σε 135% κατά το 2007, δηλαδή λίγο πριν την κρίση και παράλληλα οδήγησε στην αύξηση τιμών των ακινήτων.

Το έλλειμμα ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών των Η.Π.Α. αυξήθηκε από \$180 δις. το 1997 σε σχεδόν \$800 δις. το 2007, ενώ τα συναλλαγματικά αποθέματα σε δολάριο των χωρών της Άπω Ανατολής και των πετρελαιοπαραγωγών χωρών προσέγγισαν τα \$6.5 τρισ. το 2008, έναντι \$2 τρισ. το 2000. Έτσι, το 60% του συνολικού Δημόσιου χρέους των Η.Π.Α. κατέληξε να ελέγχεται από ξένους επενδυτές. Αντίστοιχα στη Μεγάλη Βρετανία, το έλλειμμα ισοζυγίου των τρεχουσών συναλλαγών άγγιξε το 460% κατά το 2007.

Καταλυτικό ρόλο στη δημιουργία της παγκόσμιας οικονομικής ύφεσης διαδραμάτισε και ο ρόλος των τραπεζών. Οι τράπεζες σταδιακά έπαψαν να χρηματοδοτούν την πραγματική

οικονομία, το εμπόριο και τις παραγωγικές επενδύσεις και στράφηκαν στην κερδοσκοπία. Έτσι, δημιουργήθηκαν κάποια φαινόμενα όπως η «φούσκα των ακινήτων» η οποία αποτελεί το πιο χαρακτηριστικότερο παράδειγμα αυτών. Τα πολύ χαμηλά επιτόκια ενθάρρυναν το δανεισμό καθώς από το 2000 έως το 2003 η Federal Reserve μείωσε τα επιτόκια από το συνολικό χρέος τραπεζών, νοικοκυριών και επιχειρήσεων . Ταυτόχρονα υπήρξε μια επιταχυνόμενη ανοδική πορεία των τιμών των ακινήτων που συνδυάστηκε με την ώθηση στη χορήγηση ενυπόθηκων στεγαστικών δανείων.

Η ανοδική πορεία των τιμών των ακινήτων που ξεκίνησε το 2001, αρχικώς προβλημάτισε πολλούς οικονομικούς αναλυτές, αλλά αποδόθηκε στη βελτιωμένη ποιότητα των κατοικιών και τελικώς αφέθηκε να εξαπλωθεί. Είναι γεγονός ότι η στεγαστική πίστη επιταχύνθηκε πολύ περισσότερο από τα υπόλοιπα δάνεια στις Η.Π.Α. και η έλλειψη εγκράτειας δανεισμού από πλευράς τραπεζών δικαιολογείται κατά πρώτο λόγο από το γεγονός ότι η αξία του ενέχυρου σε ένα στεγαστικό δάνειο έως το 2006 συνεχώς αυξανόταν, με αποτέλεσμα ο κίνδυνος πτώχευσης του νοικοκυριού να μην έχει αναμενόμενες απώλειες για την τράπεζα και κατά δεύτερο λόγο από τη δυνατότητα τιλοποίησης των στεγαστικών δανείων.

Ακόμη παρατηρήθηκε η διαμόρφωση μιας παρατεταμένης λανθασμένης δομής και ύψους κινήτρων αναφορικά με τις αμοιβές των στελεχών στο διεθνές τραπεζικό χώρο. Έτσι, τα στρεβλά κίνητρα των διευθυντικών τραπεζικών στελεχών, ενόησαν μια άκρως επιθετική πιστωτική πολιτική, με χαλαρές προδιαγραφές χορηγήσεων, υποβαθμίζοντας έτσι και την ποιότητα των χορηγούμενων δανείων. Με αυτό τον τρόπο ευνοήθηκαν οι βραχυχρόνιες κερδοσκοπικές δραστηριότητες και η ανάληψη υπερβολικών κινδύνων από πλευράς των τραπεζών. Δεν είναι τυχαίο άλλωστε ότι η Ομοσπονδιακή τράπεζα των Η.Π.Α. έφτασε στο σημείο να παρεμβαίνει θεσμικά στη διαδικασία καθορισμού των εκτάκτων αμοιβών των στελεχών μεγάλων ιδιωτικών τραπεζών.

Άλλο ένα βασικό αίτιο που συνέβαλε στη δημιουργία της κρίσης ήταν ο αναξιόπιστος ρόλος των εταιρειών ειδικού σκοπού. Η σύγκρουση συμφερόντων και οι ανεπαρκείς αναλύσεις και μεθοδολογίες που εφάρμοσαν οι διεθνείς εταιρείες αξιολόγησης κινδύνου, συνέβαλαν στην ενίσχυση της τρέχουσας οικονομικής ύφεσης . Την περίοδο προ κρίσης χιλιάδες διεθνείς εκδόσεις αξιολογήθηκαν στη βαθμίδα AAA, με αποτέλεσμα πολλοί επενδυτές να στηριχθούν στην αξιοπιστία αυτών των οίκων και να τοποθετήσουν υπέρογκα χρηματικά ποσά σε κινητές αξίες, θεωρώντας ότι ήταν πολύ χαμηλού κινδύνου, ενώ αργότερα αποδείχθηκαν τοξικές. Αν συνυπολογίσουμε την απληστία των επενδυτών και το κλίμα χαλαρότητας και εμπιστοσύνης, τότε εξηγείται η έντονη ζήτηση των

προαναφερόμενων «τοξικών» ομολογιών που προαναφέρθηκαν από το επενδυτικό κοινό. Οι επενδυτές που αγόραζαν τους πολύπλοκους και υπερβαθμολογημένους τίτλους, ενώ πιθανόν να γνώριζαν τον κίνδυνο, τον αφήφισαν, λόγω της απληστίας που τους διέκρινε τη συγκεκριμένη χρονική περίοδο και αποτελούσε γενικό πνεύμα της εποχής. Ανάλογη συμπεριφορά επέδειξαν και οι επενδυτικές τράπεζες κινδύνων, όντας αρχικά υπεραισιόδοξες και αγνοώντας το συστημικό ακινήτων.

Η κατάρρευση της αγοράς των ομολόγων και των επικίνδυνων στεγαστικών δανείων, ξεκίνησε αρχικά με την αύξηση των επιτοκίων από την Κεντρική Τράπεζα των Η.Π.Α. Αυτό συνέβη επειδή η αύξηση αυτή των επιτοκίων έκανε σχεδόν αδύνατη την πληρωμή των δόσεων των εν λόγω δανείων με αποτέλεσμα η κατάσταση να οδηγήσει σε κατάσχεση των κατοικιών. Ακόμη, τα υψηλά επιτόκια και οι κατασχέσεις των κατοικιών προκάλεσαν την διακοπή των αγορών νέων κατοικιών καθώς και την σοβαρή μείωση των τιμών σε τέτοια επίπεδα ώστε να γίνει αδύνατη πλέον η εξυπηρέτηση των δανείων ακόμη και με τις εν λόγω κατασχέσεις. Τελικά η κατάσταση αυτή οδήγησε σε χρεοκοπία των τραπεζών που χορήγησαν τα επικίνδυνα στεγαστικά δάνεια ή που διέθεταν ομόλογα καλυμμένα με τα εν λόγω δάνεια.

Ως συνέπεια της χρεοκοπίας των τραπεζών ήταν η μεγάλη μείωση της εμπιστοσύνης στο χρηματοοικονομικό σύστημα της χώρας και κατά συνέπεια στην οικονομική κρίση των Η.Π.Α. και της Μ. Βρετανίας (Διακόπουλος Χρ. 2009). Επίσης η κατάρρευση της αγοράς των ακινήτων είχε ως συνέπεια τον περιορισμό της δραστηριότητας ή ακόμη και την οριστική διακοπή λειτουργίας πολλών κλάδων της οικονομίας είτε που παρήγαγαν είτε που εμπορεύονταν οικοδομικά υλικά ή εξοπλισμούς για κατοικίες. Αυτό με την σειρά του προκάλεσε ανεργία και μείωση εισοδήματος, τα οποία προκάλεσαν με την σειρά τους μείωση της ζήτησης πολλών προϊόντων και υπηρεσιών άμεσου καταναλώσεως που οδήγησε σ' ένα δεύτερο κύμα ανεργίας και μειώσεως εισοδήματος. Συνεπώς αντιλαμβανόμαστε πως αυτή η διαδικασία συνεχίζεται επηρεάζοντας σταδιακά και αλυσιδωτά σχεδόν όλους τους κλάδους της οικονομίας μέχρις ότου η οικονομική ύφεση να φθάσει στο τέλος της.

Η κρίση μεταδίδεται διαδοχικά σε όλες τις χώρες του κόσμου, αρχικά με την ανεργία και τη μείωση του εισοδήματος όπου μεταδίδεται αντίστοιχα στις χώρες από τις οποίες η χώρα που υφίσταται την κρίση εισάγει πολλά προϊόντα και υπηρεσίες. Ακόμη αναφορικά πρέπει να ειπωθεί ότι η κρίση μεταδίδεται τόσο έντονα εξαιτίας του ότι όλες οι χώρες αποτελούν μια μεγάλη αγορά και κάθε μια από αυτές εξαρτάται και επηρεάζεται από τις άλλες χώρες στις οποίες εξάγει προϊόντα και υπηρεσίες.

Παρόλα αυτά αν η κρίση αφορά μια σχετικά μικρή χώρα, δεν δημιουργείται απαραίτητα πρόβλημα επειδή οι θιγόμενες χώρες μπορούν πιο εύκολα να βρίσκουν άλλες αγορές. Αντίθετα αν η κρίση αφορά ένα μεγάλο πληθυσμό με υψηλό εισόδημα, τότε αυτό προκαλείται διαδοχικά μια διεθνής κρίση όπως και αυτή που βιώνουμε μέχρι και σήμερα (Διακόπουλος Χρ., 2009).

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να σημειωθεί ότι η οικονομική κρίση δεν πλήττει με την ίδια ένταση όλες τις χώρες και αυτό οφείλεται στη διαφορετική δομή των οικονομιών τους. Αν πάρουμε για παράδειγμα τους κάτοικους μιας χώρας της Αφρικής οι οποίοι ζουν σε καλύβες, που κτίζουν οι ίδιοι μόνοι τους και τρέφονται κατά κύριο λόγο από τα προϊόντα της γεωργίας τους, της κτηνοτροφίας τους και της αλιείας τους και η χειροτεχνία αποτελεί σχεδόν το 20% του συνόλου των αναγκών τους, τότε αντιλαμβανόμαστε καλύτερα ότι μια διεθνής κρίση δεν θα επηρεάσει σοβαρά τις ζωές τους.

3.3 Οικονομική κρίση στη ναυτιλία και τα λιμάνια-Ο δρόμος για το 2008

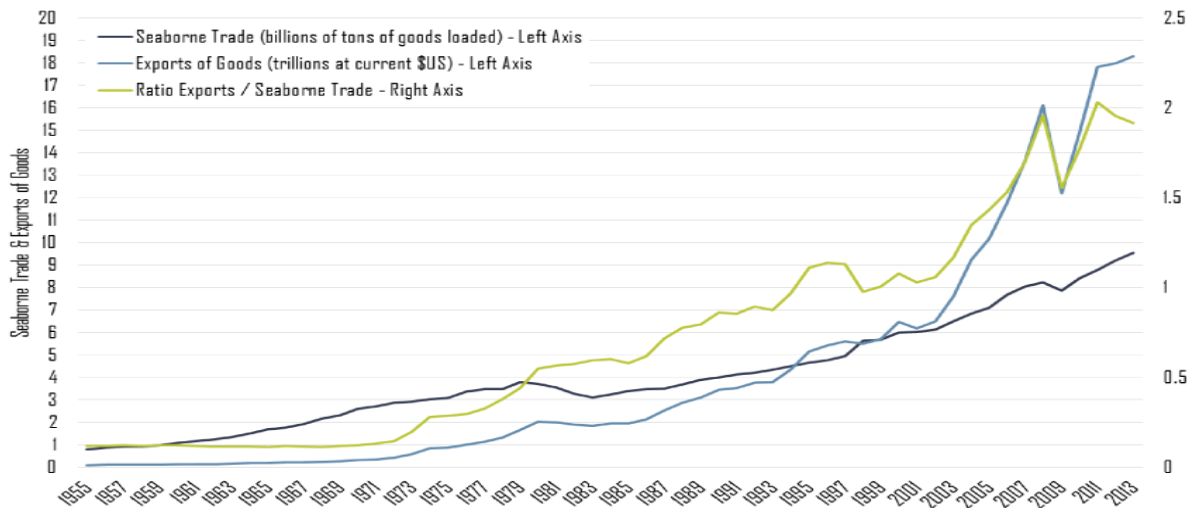
Η παγκόσμια οικονομική κρίση επέφερε σημαντικές αλλαγές σε όλες τις χώρες και οδήγησε σε ύφεση και αλλαγή των μέχρι τότε εμπορικών ροών. Συνεπώς το ίδιο συνέβη και στους παράγοντες που εξαρτώνται από τη πορεία της οικονομίας όπως η σταθερότητα των χρημ/κών ιδρυμάτων, η άνοδος του ΑΕΠ παγκοσμίως, ο κυβερνητικός παρεμβατισμός και η επιρροή των υφιστάμενων δικτύων μεταφορών.

Μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του 90 το παγκόσμιο εμπόριο παρουσίασε μια άνευ προηγουμένου άνθιση. Αυτό οφείλεται σε γεγονότα όπως η είσοδος της Κίνας στον ΠΟΕ το 2001 κ και η δημιουργία της Ευρωπαϊκής εσωτερικής αγοράς. Τα συστήματα μεταφοράς διευρύνθηκαν καθώς πλέον ήταν πιο εύκολη η αναζήτηση εργασίας και κεφαλαίων σε άλλες αγορές. Τα παγκόσμια συστήματα μεταφοράς, η ναυτιλία και τα τερματικά παρουσίασαν αύξηση στη χωρητικότητα, τη συνδεσιμότητα και στην αξιοπιστία τους. Τέλος, σπουδαίο ρόλο έπαιξαν οι τηλεπικοινωνίες και τα σύγχρονα πληροφοριακά συστήματα.

Δεν αποτελεί έκπληξη η υψηλή συσχέτιση της ναυτιλίας με την ανάπτυξη του παγκόσμιου εμπορίου. Η αξία των παγκόσμιων εξαγωγών ξεπερνούσε το ένα τρις δολάρια το 1977 και

το 2008 η αξία αυτή έφτασε τα 16 τρις. Κατά την ίδια περίοδο το μερίδιο του εμπορίου στο παγκόσμιο ΑΕΠ αυξήθηκε από το 18 στο 51 %. ³⁰(Gustaaf de Monie & Jean Paul Rodrigues&Theo Notteboom)

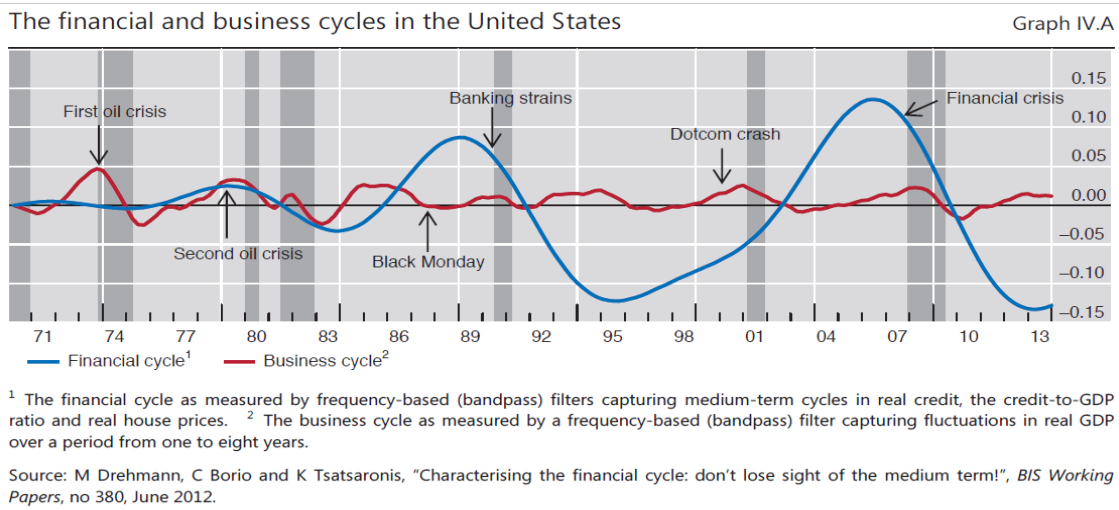
Στο παρακάτω διάγραμμα αποτυπώνονται τα παραπάνω και η υψηλή συσχέτιση του θαλάσσιου εμπορίου με τις εξαγωγές :



Γράφημα 3 Συσχέτιση θαλάσσιου εμπορίου με εξαγωγές από 1955-2008 Πηγή: WTO and UN, Review of Maritime transports

Μεταξύ του 1990 και του 2008 η παγκόσμια κίνηση των container αυξήθηκε από 28,7 εκατομμύρια TEU σε 152 εκατομμύρια. (αύξηση κατά 430 % - περίπου 9,5 % ετησίως)

Διαπιστώνεται επίσης και έντονη συσχέτιση της ναυτιλίας και των λιμενικών εγκαταστάσεων με την παγκόσμια οικονομία το οποίο οφείλεται στο ότι η μεταφορά αποτελεί υπηρεσία εντάσεως κεφαλαίου. Επίσης η μεταφορά προσέλκυσε επενδύσεις και κεφάλαια τόσο από τράπεζες και χρηματοπιστωτικά ιδρύματα όσο και από ασφαλιστικές εταιρείες. Κυρίως όμως τα στοιχεία δείχνουν ότι τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα χρηματοδοτούν περίπου το 90% της συνολικής μεταφορικής δραστηριότητας παγκοσμίως. Όλα αυτά οδήγησαν στο να ωφεληθεί η ναυτιλία και τα τερματικά με την εισαγωγή πλοίων νέας τεχνολογίας και εξελιγμένων τερματικών και λιμένων ακόμα και σε περιφερειακές αγορές.



Γράφημα 4 Επιχειρηματικοί Οικονομικοί και χρηματοοικονομικοί κύκλοι στις ΗΠΑ

Πηγή: BIS working paper

Αρχικά θα εξηγήσουμε ότι οι επιχειρηματικοί οικονομικοί κύκλοι συμβολίζονται με την κόκκινη γραμμή και οι αντίστοιχοι χρηματοοικονομικοί κύκλοι συμβολίζονται με την μπλε γραμμή. Συνεπώς, όπως γίνεται αντιληπτό από το διάγραμμα, οι χρηματοοικονομικές ταλαντώσεις αυξάνουν ολοένα και περισσότερο τις ακραίες διακυμάνσεις τους, σε αντίθεση με τους επιχειρηματικούς κύκλους που διατηρούνται σε φυσιολογικά επίπεδα.

Η κόκκινη καμπύλη περιγράφει τους κανονικούς ή αλλιώς τους συμβατικούς επιχειρηματικούς κύκλους, με τις μέτριες ταλαντώσεις τους στα χρονικά διαστήματα που κυμαίνονται από πέντε έως επτά έτη καθώς είναι και η απόσταση από τη μία κορύφωση έως την επόμενη. Από την άλλη, οι γκριζες στήλες απεικονίζουν τις υφέσεις, ενώ οι μπλε καμπύλη αντίστοιχα απεικονίζει τους χρηματοοικονομικούς, μεγαλύτερους κύκλους. (M. Drehmann et al 2012)

Είναι πραγματικά εντυπωσιακή η άνοδος των χρηματοοικονομικών κύκλων μετά το 1983 (μπλε καμπύλη), καθώς επίσης η κατάρρευση που ξεκίνησε μετά το 1989 – στα πλαίσια της τραπεζικής κρίσης στις Η.Π.Α., όπου έκλεισαν πάνω από 1.000 πιστωτικά ιδρύματα, με συνολικές ζημίες της τάξης των 150 δις \$ (125 δις \$ για το δημόσιο).

Μετά το 1995 αρχίζει μία ακόμη πιο εντυπωσιακή άνοδος, η οποία διαρκεί έως το 2007, με την τρομακτική κατάρρευση που ξεκίνησε τότε, να συνοδεύεται επίσης από μία χρηματοπιστωτική κρίση, η οποία όμως ήταν πολύ πιο καταστροφική από την αμέσως προηγούμενη, με τις ζημίες που προκλήθηκαν να είναι αδύνατον να υπολογιστούν ακόμη.

Το γράφημα στο πρώτο μέρος της ανάλυσης (εξέλιξη του συνολικού χρέους των Η.Π.Α.), καθώς επίσης το παραπάνω, τεκμηριώνουν απόλυτα τα συμπεράσματα της BIS – τα οποία διαφέρουν από αυτά των υπολοίπων κεντρικών τραπεζών. Ειδικά το ότι, η υπερβολικά χαλαρή νομισματική πολιτική των τελευταίων τριών δεκαετιών, οδήγησε σε μία απίστευτη αύξηση των χρεών που επιβαρύνουν την παγκόσμια οικονομία, χωρίς κανένα ιστορικό

προηγούμενο, με αποτέλεσμα να προκληθεί η κατάρρευση του 2008, η οποία δεν έχει φυσικά ακόμη θεραπευθεί.

Η οικονομική κρίση του 2008 που προέκυψε τοξικά χρέη των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων είχε τεράστιες επιπτώσεις στο διεθνές εμπόριο. Οι επιχειρήσεις αντιμετώπιζαν σε μεγάλο βαθμό τον κίνδυνο της χρεοκοπίας, της υποτίμησης των περιουσιακών τους στοιχείων και ήταν απρόθυμες να προχωρήσουν σε δανεισμό κεφαλαίων. Η ύφεση οδήγησε σε τεράστια πίεση τις τιμές των αγαθών και υπηρεσιών και σε κατακρήμνιση της ζήτησης. Τα βασικά αγαθά όπως το φαγητό και τα αγαθά πολυτελείας έχουν την τάση να είναι πιο ανελαστικά όσον αφορά τη ζήτηση τους σε αντίθεση με τα καταναλωτικά αγαθά όπως το αυτοκίνητο που η ζήτηση τους είναι εξαιρετικά ελαστική. Αυτά είναι και τα αγαθά όπου οι προσανατολισμένες στην εξαγωγή οικονομίες έχουν προσανατολίσει τις στρατηγικές ανάπτυξής τους.

Η κρίση του 2008 προκλήθηκε κατά κύριο λόγο από τα τεράστια ελλείμματα των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων, τα οποία είχαν σημαντικές επιπτώσεις στο διεθνές εμπόριο. Η εμφάνιση απότομων ανισορροπιών αποτέλεσε κύριο χαρακτηριστικό του διεθνούς εμπορίου για τουλάχιστον μια δεκαετία. Πολλές εξηγήσεις μπορούν να δοθούν σχετικά με την πρόκληση της ακαριαίας και μη αναμενόμενης κατάρρευσης των βασικών οικονομιών ανά τον κόσμο.

1. Το μεγάλο έλλειμμα των Η.Π.Α. και η εξασθένιση του αμερικάνικου δολαρίου, η οποία ενισχύθηκε λόγω των οφειλών από χρηματοπιστωτικά ιδρύματα άλλων χωρών.
2. Η υποτίμηση των κεφαλαίων στην αγορά των ακινήτων, κατά τις εκτιμήσεις του 2007, είχε ως αποτέλεσμα την οικονομική καταστροφή και την απότομη αύξηση του πληθωρισμού έπειτα από διαδοχικές αυξήσεις της τιμής του πετρελαίου.
3. Οι τακτικές καθυστέρησης της οικονομικής ύφεσης που ακολούθησαν αρκετές χώρες. Καθένας από τους ανωτέρω παράγοντες είναι ικανός από μόνος τους να επιφέρει σημαντικές οικονομικές επιπτώσεις. Η αλληλεπίδρασή τους, όμως, είναι αυτή που επέφερε αρνητική επίδραση στους κύριους οικονομικούς δείκτες (Α.Ε.Π., ανάπτυξη εμπορίου, μεγάλων τραπεζών ανά τον κόσμο).
4. Η δημιουργία υψηλών αποθεμάτων και οι θέσεις εργασίας. Το φαινόμενο αυτό αναδεικνύει το γεγονός ότι το παγκόσμιο εμπόριο από τα τέλη του 1990 έως και το 2008 στηρίχθηκε σε ασταθείς οικονομικές βάσεις, οι οποίες οφείλονταν κατά κύριο λόγο σε ανάλογα ασταθή οικονομικά και χρηματοπιστωτικά ιδρύματα. Η ροή κεφαλαίων αναστράφηκε και εμφανίστηκαν υπέρογκα ποσά χρεών σε πολλές ανεπτυγμένες οικονομίες.

Παρά το γεγονός ότι αντίστοιχες καταστάσεις είχαν παρουσιαστεί ξανά κατά το παρελθόν, η παρούσα διαδικασία διόρθωσης και αποκατάστασης εμφανίζει στοιχεία και χαρακτηριστικά χωρίς προηγούμενο. Η συγκέντρωση και η συνεχής αδυναμία αποπληρωμής μεγάλων ποσών χρεών διαδραμάτισε σημαντικό ρόλο στην οικονομική κρίση. Να εξηγήσουμε ακόμη στο σημείο αυτό ότι ως χρέος, ορίζεται η κατανάλωση με δαπάνες των μελλοντικών καταναλώσεων. Το χρέος, το οποίο βασίζεται σε μια οικονομική «φούσκα», κλέβει ένα μεγάλο ποσό μελλοντικής κατανάλωσης και το συμπυκνώνει χρονικά σε ένα μικρό διάστημα του παρόντος.

Οι φούσκες, οι οποίες συναντάμε στην οικονομία, είναι στην ουσία καθοδηγούμενες πιστωτικές εκρήξεις. Συνήθως αποπροσανατολίζουν τις επενδύσεις και τη διαδικασία συγκέντρωσης κεφαλαίου, αφού τα οικονομικά στοιχεία διαστρεβλώνονται και παρουσιάζονται σημαντικότερα από ότι είναι στην πραγματικότητα. Περισσότερα κεφάλαια από ότι απαιτούνται συγκεντρώνονται σε δραστηριότητες που σχετίζονται με τη φούσκα και παρέχουν λανθασμένα μηνύματα δημιουργώντας ένα κρυφό πλεονάζον απόθεμα, το οποίο συνδέεται σε μια τεχνητή κορύφωση της ζήτησης. Στη Βόρεια Αμερική και σε κάποιες χώρες της Ευρώπης, η χρηματοπιστωτική φούσκα προήλθε από το πλεονάζον απόθεμα στην αγορά ακινήτων και δημιούργησε ένα τεχνητό επίπεδο κατανάλωσης. Για τις εξαγωγικές χώρες, το πλεονάζον απόθεμα αναπτύχθηκε από τη διακίνηση κεφαλαίων που προήλθαν λόγω της αύξησης της ευρύτερης οικονομίας, προκαλώντας οικονομική ύφεση που εμφανίστηκε το 2007 και κορυφώθηκε με την κατάρρευση των αγορών ένα χρόνο αργότερα.

Στο τέλος του 2008, επήλθε κατάρρευση σε πολλά χρηματοπιστωτικά εργαλεία, ειδικότερα σε αυτά που σχετίζονταν με την αγορά των ακινήτων, παρουσιάζοντας επίπεδα διαχείρισης ρίσκου. Το γεγονός αυτό δημιούργησε διαδοχικές καταστάσεις κατάρρευσης στο σύνολο του χρηματοπιστωτικού συστήματος, οδηγώντας πολλά ιδρύματα σε ανικανότητα διαχείρισης των οικονομικών δεσμεύσεων και υποχρεώσεών τους. Πολλά χρηματοπιστωτικά ιδρύματα έγιναν επιφυλακτικά σε θέματα δανεισμού και αβέβαια για το ποιος θα είναι ο επόμενος που θα εμφανίσει ανικανότητα διαχείρισης των κεφαλαίων τους. Το αποτέλεσμα αυτής της κατάστασης ήταν η ανάπτυξη ενός φαύλου κύκλου, ο οποίος σχετιζόταν αρχικά με το χρηματοπιστωτικό παράγοντα και επεκτάθηκε ταχύτατα στην δυσλειτουργία των αγορών, οι οποίες διέφευγαν από τα όρια εκτιμήσεων του συνόλου των μοντέλων κατανάλωσης που προέκυψε από τη συγκέντρωση κεφαλαίων.

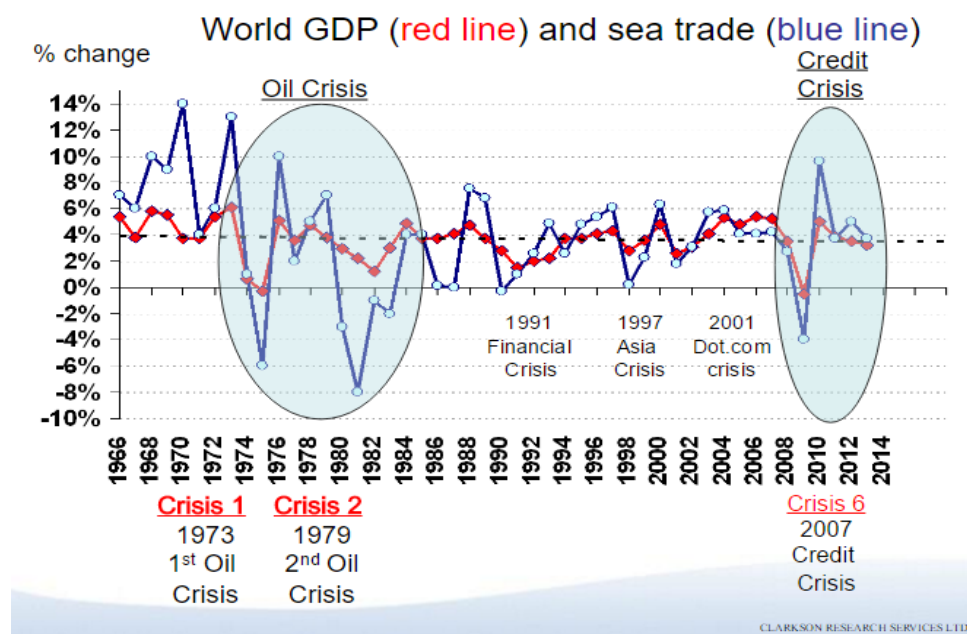
Οι οικονομικές υφέσεις έχουν σημαντικές επιπτώσεις στα επίπεδα των τιμών των μεταφορών. Η επίδραση της ύφεσης σε πολλούς τομείς της οικονομίας συμπεριλαμβάνει τη μείωση των τιμών, εξαιτίας της κατάρρευσης της ζήτησης. Βασικά αγαθά (π.χ. τρόφιμα) και

κάποια είδη πολυτελείας τείνουν να είναι ανθεκτικά διατηρώντας τα επίπεδα των τιμών τους και παρουσιάζοντας οριακές διακυμάνσεις. Παρόλα αυτά, τα αγαθά όπως τα αυτοκίνητα, τα ηλεκτρονικά είδη και οι μεγάλες επενδύσεις (π.χ. πλοία, λιμενικές εγκαταστάσεις), παρουσιάζουν σημαντικές μειώσεις στις τιμές τους, κατόπιν επίδρασης της ύφεσης. Για το λόγο αυτό, οι εξαγωγικές χώρες διαμορφώνουν την αναπτυξιακή στρατηγική τους με βάση αυτή την κατηγορία αγαθών.

Είναι αξιοσημείωτο το γεγονός ότι κατά τη διόρθωση που ξεκίνησε το 2008, υπήρξε ραγδαία εξέλιξη των γεγονότων, με τους οικονομικούς δείκτες να καταρρέουν αρχικά και έπειτα να ακολουθούν την κατάρρευση τόσο οι ποσότητες του μεταφερόμενου φορτίου, όσο και η διακίνηση των εμπορευματοκιβωτίων. Έτσι επιβεβαιώθηκε ο αναπόφευκτος χαρακτήρας της οικονομικής κατάρρευσης.

Η δραματική πτώση του διεθνούς εμπορίου το τέλος του 2008 και κατά το 2009 προκάλεσε τη ραγδαία μείωση των ναύλων και την πτώση των αξιών των πλοίων, φέρνοντας πολλές ναυτιλιακές εταιρείες αντιμέτωπες με σημαντικές προκλήσεις για την μελλοντική τους πορεία.

Παρακάτω θα παραθέσουμε ένα συνοπτικό διάγραμμα που απεικονίζει τον παγκόσμιο δείκτη ανάπτυξης και την ανάπτυξη του διεθνές θαλάσσιου εμπορίου από το 1966-2014 εστιάζοντας στις ημερομηνίες των μεγάλων οικονομικών κρίσεων που έχουμε αναφέρει.



Γράφημα 5 Παγκόσμιος δείκτης ανάπτυξης και ανάπτυξη του διεθνές θαλάσσιου εμπορίου από το 1966-2014

Πηγή: Clarkson research services

Συγκεκριμένα στο διάγραμμα απεικονίζεται με κόκκινη γραμμή τον παγκόσμιο δείκτη ανάπτυξης και με μπλε γραμμή, την ανάπτυξη του διεθνές θαλάσσιου εμπορίου. Εστιάζοντας λοιπόν στις ημερομηνίες 1975 δηλαδή μετά την πετρελαϊκή κρίση η ανάπτυξη του θαλάσσιου εμπορίου αγγίζει το -6%, έπειτα στο διάστημα 1980-1983 , δηλαδή λίγο μετά την δεύτερη πετρελαϊκή κρίση η ανάπτυξη του θαλάσσιου εμπορίου αγγίζει το -8% και μάλιστα όπως φαίνεται και στο διάγραμμα αυτή είναι η μεγαλύτερη πτώση που έχει σημειωθεί στην ιστορία του θαλάσσιου εμπορίου από το β παγκόσμιο πόλεμο μέχρι και σήμερα. Η επόμενη μεγάλη πτώση του θαλάσσιου εμπορίου σημειώνεται το 2009, δηλαδή μετά την οικονομική κρίση του 2008 που αναλύεται διεξοδικά σε επόμενο κεφάλαιο της εργασίας.

Οι εξελίξεις όσον αφορά στη ζήτηση τη δεκαετία του 1980, ήταν πολύ απαγορευτικές κυρίως στο εμπόριο του πετρελαίου, ενώ η διακίνηση στο εμπόριο ξηρού φορτίου σημείωσε πολύ καλύτερη απόδοση. Ο παγκόσμιος στόλος μειώθηκε στα μέσα της δεκαετίας του '80 και ανέκαμψε μόνο με την αναζωογόνηση των ναυλαγορών τη δεκαετία του 1990.

3.4 Οι συνέπειες της κρίσης στο ναυτιλιακό κόσμο

Από τον Μάιο του 2008 και μετά όλες οι ναυτιλιακές εταιρείες είδαν τους δείκτες τους να κατακυλούν στα χαμηλότερα σημεία των τελευταίων ετών, με την πιο έντονη περίπτωση των πλοίων του ξηρού φορτίου. Ο δείκτης λοιπόν Baltic Dry Index (BDI) από τις 11.793 μονάδες που ήταν, βρέθηκε τον Μάιο του 2008 στις μόλις 774 μονάδες . Ακόμη, η θαλάσσια μεταφορά των εμπορευμάτων κατέγραψε κατά τον Νοέμβριο του 2008 τη μεγαλύτερη πτώση που σημειώθηκε την τελευταία πενταετία. Μάλιστα, σύμφωνα με τα στοιχεία που δημοσιεύθηκαν, στο ηλεκτρονικό site της Neptune Orient Lines, οι συνολικές αποστολές μειώθηκαν στις 169.100 τον μήνα Νοέμβριο, δηλαδή περίπου 12% χαμηλότερα από τις αντίστοιχες του περασμένου χρόνου και τα δεξαμενόπλοια με την σειρά τους άρχισαν και αυτά να βιώνουν σημαντικά σημάδια υποχώρησης (Μπαρδούνιας Ν., 2009).

Από την πλευρά των τραπεζών, οι οποίες δέχθηκαν πρώτες τις επιπτώσεις της κρίσης, πάγωσαν τις χρηματοδοτήσεις τους προς τη ναυτιλία. Αναλυτικότερα κατά το πρώτο εξάμηνο του 2008 η συνολική παραγωγή των νέων ναυτιλιακών δανείων ήταν αισθητά μειωμένη κατά 23%, σύμφωνα με τον διευθύνοντα σύμβουλο Κ. Πετρόπουλο της Petrofin Sa, Ted. Αυτό σημαίνει ότι κατά τα επόμενα τέσσερα χρόνια, οι τράπεζες θα πρέπει να χρηματοδοτήσουν τη ναυτιλία με 262,4 δισ. δολάρια ώστε να μπορέσουν να καλυφθούν οι επενδύσεις που έχουν πραγματοποιηθεί, αυτό όμως θεωρείται πλέον αδύνατον.

Συνεπώς η κρίση είχε ως αποτέλεσμα την δραματική μείωση των αποτιμήσεων των εισηγμένων ναυτιλιακών εταιριών στις χρηματιστηριακές αγορές. Από τις 25 ναυτιλιακές εταιρείες ελληνικών συμφερόντων που ήταν εισηγμένες στα χρηματιστήρια των ΗΠΑ και του Λονδίνου, οι περισσότερες από αυτές έχουν καταγράψει πολύ σημαντικές απώλειες στην αξία τους. Σύμφωνα λοιπόν με στοιχεία της εταιρείας XRTC, που είναι αρμόδια για συμβουλευτικές επί ναυτιλιακών θεμάτων, τις μεγαλύτερες απώλειες σε αξία μετοχών είχαν οι εταιρείες Aries Maritime με υποχώρηση μετοχής περίπου στο 75%, η Excel Maritime η οποία υποχώρησε σχεδόν στο 60% της αρχικής της αξίας, ενώ η μετοχή της Navios σημείωσε υποχώρηση περίπου στο 46%. Η δραματική υποχώρηση της αξίας μετοχών των ναυτιλιακών εταιριών είτε Ελληνικών είτε ξένων συμφερόντων, είχε ως αντίκτυπο οι εταιρείες αυτές να προβούν σε σημαντικές περικοπές ή ακόμη και σε αναστολές στα προγράμματα ναυπηγήσεων τους.

Εκτιμάται ότι κατά το 2008 ακυρώθηκε το 30% των παραγγελιών νέων πλοίων, ενώ το 2009 ακυρώθηκε το 60% των παραγγελιών έναντι των παραγγελιών που έλαβαν χώρα το 2008. Ακόμη, αυξητική εμφανίζεται η τάση σχετικά με τις διαλύσεις πλοίων. Συγκεκριμένα μέχρι τις αρχές του Δεκεμβρίου του 2008 οδηγήθηκαν συνολικά στα διαλυτήρια, πλοία συνολικής χωρητικότητας 800.000 τόνων, όλα τύπου bulk carrier.

Ακόμη εκτιμάται ότι αν συνεχισθεί η ίδια τάση, τότε θα οδηγούνται στα διαλυτήρια διεθνώς πλοία συνολικής χωρητικότητας 40 εκατομμυρίων τόνων κατά την διάρκεια κάθε ενός έτους. Βέβαια αυτό σημαίνει ότι θα καταγραφεί ένα ιστορικό ρεκόρ μετά το ρεκόρ που καταγραφικό στα μέσα της δεκαετίας του '80 με συνολική διάλυση πλοίων χωρητικότητας 29 εκατομμυρίων τόνων.

Επιπλέον από τις συνολικές ακυρώσεις παραγγελιών αλλά και από την αύξηση των διαλύσεων παλαιών πλοίων πλήττονται και τα ναυπηγεία. Βέβαια από την άλλη πλευρά η μείωση της προσφερόμενης χωρητικότητας των πλοίων εκτιμάται ότι σταδιακά θα βοηθήσει στην ανάκαμψη των ναύλων. Τα ναυπηγεία με την σειρά τους βρίσκονται και αυτά εκτεθειμένα στην οικονομική κρίση καθώς έχουν λάβει συνολικά σε παγκόσμιο επίπεδο,

παραγγελίες ύψους περίπου 600 δισ. δολαρίων για νέα πλοία. Οι παραγγελίες αυτές των νέων πλοίων έχουν απαιτούμενες χρηματοδοτήσεις περίπου στα 320 δισ. δολάρια, σύμφωνα με την ερευνητική συμβουλευτική εταιρεία, Celent.

Ένα ακόμη πλήγμα της οικονομικής κρίσης εκτός από την πώληση πλοίων και την ακύρωση στις παραλαβές νεότευκτων, είναι ότι παρατηρείται αύξηση του αριθμού των ναυτιλιακών που προχωρούν σε παροπλισμό του στόλου τους μέχρι να βελτιωθούν οι συνθήκες στην.

Όσο υπάρχει τόσο μεγάλη προσφορά τονάζ, εξηγούν ναυτιλιακοί αναλυτές, δεν πρόκειται να ανακάμψουν οι ναύλοι ξηρού φορτίου, αντίθετα θα πιέζονται διαρκώς προς τα κάτω καθώς η προσφορά θα είναι πάντα μεγαλύτερη από τη ζήτηση. Σήμερα, τα έσοδα των πλοίων δεν αρκούν για να καλύψουν τα λειτουργικά έξοδα, με αποτέλεσμα να συσσωρεύονται ζημιές εκατομμυρίων ευρώ. Η Fearnley Consultants υπολογίζει ότι ένα μεγάλο φορτηγό πλοίο χάνει σε ημερήσια βάση περίπου 17.300 δολ.

3.5 Η ναυτιλία εν μέσω της κρίσης του 2008

Κατά τη διάρκεια των τελευταίων 60 ετών, το παγκόσμιο εμπόριο παρουσιάζει σημαντικά ταχύτερο ρυθμό ανάπτυξης σε σχέση με αυτό του παγκόσμιου συνολικού Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος (Α.Ε.Π.). Ενδεικτικά, στη δεκαετία 1990 – 2000, ο όγκος των μεταφορών αυξήθηκε με τριπλάσιο ρυθμό συγκριτικά με την παγκόσμια οικονομία. Η οικονομική κρίση έχει προκαλέσει σημαντικές αλλαγές σε όλες τις κατηγορίες των αγορών καθώς και σε διάφορες περιοχές του κόσμου. Οι αλλαγές αυτές αποτυπώνονται με τη μείωση του συνολικού Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος (ΑΕΠ) και την υποχώρηση του διεθνούς εμπορίου. Μάλιστα, η υποχώρηση του εμπορίου ήταν σημαντικότερη σε σχέση με την ύφεση της παραγωγής. Το 2009, το παγκόσμιο Α.Ε.Π. υποχώρησε κατά 2.2%, ενώ το εμπόριο εμφάνισε πτώση 14.4%. Η μείωση αυτή αποδίδεται κυρίως στις ανεπτυγμένες οικονομίες, οι οποίες επέδειξαν μείωση του ΑΕΠ τους της τάξης του 3.2% για το έτος 2009. Οι ενδείξεις συγκλίνουν στο γεγονός ότι ο όγκος του παγκόσμιου εμπορίου θα παραμείνει σε αισθητά χαμηλά επίπεδα συγκριτικά με την περίοδο προ κρίσης. Το γεγονός αυτό είναι σαφώς αρνητικό για τον κλάδο των μεταφορών. (Hoffman, 2010).

Η βιομηχανική παραγωγή, η οποία αποτελεί τη βάση των προϊόντων που μεταφέρονται θαλάσσια, υπέστη σημαντική μείωση στο μεσοδιάστημα της διανυόμενης οικονομικής κρίσης. Η παραγωγή σε διεθνές επίπεδο μειώθηκε και τώρα πλέον κατέχει θετικό ρυθμό ανάπτυξης. Οι αναπτυσσόμενες οικονομίες δεν επηρεάστηκαν στον ίδιο βαθμό από την κρίση σε σχέση με τις αναπτυγμένες στον τομέα της βιομηχανίας. Πλέον, οι ρυθμοί παραγωγής έχουν επανέλθει σχεδόν στα προ κρίσης επίπεδα και οι προβλέψεις αναφέρουν περαιτέρω αύξηση για τα επόμενα χρόνια.

Σε αντίθεση με άλλους παράγοντες που επηρεάζουν τη ναυτιλία, τα διατραπεζικά προβλήματα που αποτέλεσαν μείζον πρόβλημα είναι σαφώς λιγότερα σε σχέση με την περίοδο έναρξης της κρίσης και αυτό αποδεικνύεται από τα χαμηλότερα τραπεζικά spreads που επικρατούν σε σχέση με παλαιότερα. Στο τραπεζικό σύστημα των Η.Π.Α. έχει αποκατασταθεί σε σημαντικό βαθμό η εμπιστοσύνη, με τα αμερικάνικα ομόλογα να κλείνουν σε επίπεδα ίδια με αυτά προ κρίσης, δηλαδή κοντά στο 4%. Βέβαια, η οικονομική κρίση στην Ευρώπη δεν έχει τεθεί ακόμα υπό έλεγχο, με την απόδοση των ευρωπαϊκών ομολόγων να μη θυμίζει σε τίποτα τα επίπεδα πριν την κρίση.

Κατά το χρονικό διάστημα 2006 -2009 παρατηρήθηκε μια συνεχής πτώση στο συντελεστή τόνο-μιλίων ανά τόνο του παγκοσμίου στόλου. Η υπερπροσφορά χωρητικότητας αυξήθηκε κατά 26.6% το 2009 σε σχέση με το 2008. Η υπερπροσφερόμενη χωρητικότητα αντιστοιχούσε τον Απρίλιο του 2009 στο 2.9% της συνολικής χωρητικότητας του παγκοσμίου στόλου.

Οι μεταφορές αποτελούν μια από τις βάσεις της παγκοσμιοποίησης. Μαζί με τις τηλεπικοινωνίες, την απελευθέρωση και την προτυποποίησή του εμπορίου καθώς και την αύξηση της αποδοτικότητας των λιμενικών εγκαταστάσεων, στο σύνολο τους συντέλεσαν στην ευκολότερη αγοραπωλησία πρώτων υλών και τελειοποιημένων προϊόντων μεταξύ οποιοδήποτε χωρών του παγκόσμιου χάρτη. Όπως διαφαίνεται, παρά τις διαφορετικές απόψεις που κατά καιρούς παραθέτονται, η κινητήρια δύναμη που ωθεί την παγκοσμιοποίηση είναι κάτι μη ορατό: το μειωμένο κόστος των διεθνών μεταφορών. Αναμφισβήτητα, η ναυτιλία αποτελεί την βιομηχανία με τον υψηλότερο βαθμό παγκοσμιοποίησης. Οι πάροχοι ναυτιλιακών υπηρεσιών σπάνια δραστηριοποιούνται αποκλειστικά και μόνο εντός των ορίων της χώρας, από την οποία προέρχονται. Μια τυπική συναλλαγή εμπλέκει ανθρώπους, υπηρεσίες και περιουσιακά στοιχεία πολλών κρατών. Για παράδειγμα, ένα ελληνόκτητο πλοίο που κτίστηκε στην Κορέα, είναι δυνατόν να ναυλωθεί από ένα Δανό διαχειριστή, να ναυτολογηθούν Φιλιπινέζοι ναυτικοί, μέσω ενός Κυπριακού πρακτορείου πληρωμάτων. Το πλοίο να έχει νηολογηθεί στον Παναμά, να είναι ασφαλισμένο στο Ηνωμένο Βασίλειο και να μεταφέρει γερμανικά προϊόντα για λογαριασμό ενός ελβετικού προωθητή από ένα ολλανδικό λιμάνι στην Αργεντινή, μέσω λιμενικών τερματικών που διαχειρίζονται εταιρείες με έδρα το Hong Kong και το Ντουμπάι. Κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, το πλοίο μπορεί να προβεί σε επισκευές στην Πορτογαλία, να εφοδιαστεί καύσιμα στην Ισπανία και μέρος του φορτίου του να μεταφορτωθεί σε διαφορετικό πλοίο με προορισμό τη Βραζιλία. Από το ανωτέρω παράδειγμα γίνεται εύκολα αντιληπτό ότι η προτυποποίηση στη ναυτιλία αποτελεί απαραίτητο στοιχείο. Χωρίς, λόγω χάρη, προτυποποιημένα εμπορευματοκιβώτια, η ύπαρξη δικτύων διαμεταφορικών μέσων θα ήταν αδύνατη. Επιπρόσθετα, η προτυποποίηση στη ναυτιλία επιτρέπει την εφαρμογή των διεθνών κανονισμών ασφαλείας και προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος σε παγκόσμιο επίπεδο.

Η κρίση στο ναυπηγικό τομέα όπως αναφέρθηκε παραπάνω, βρίσκεται σε άμεση εξάρτηση με την κρίση που επικρατεί στη ναυτιλιακή αγορά. Η αγορά των dry bulk carriers έχει πληγεί ιδιαίτερα από την παγκόσμια έλλειψη ζήτησης χωρητικότητας και επόμενο είναι να επηρεαστούν αρνητικά οι ναυπηγικές μονάδες που κατά κύριο λόγο κατασκευάζουν πλοία

χύδην ξηρού φορτίου. Το ίδιο βέβαια, αλλά σε μικρότερο βαθμό, ισχύει στις αγορές χωρητικότητας που περνάνε την κρίση λιγότερο επώδυνα.

3.6 Προσαρμογή και ιδιαιτερότητες της ναυτιλιακής βιομηχανίας στην κρίση

Οι ναύλοι και η τιμή των μεταχειρισμένων πλοίων αντιδρούν άμεσα στις αλλαγές της ισορροπίας προσφοράς και ζήτησης χωρητικότητας. Η προσφορά νέας χωρητικότητας αντιδρά πιο αργά. Η ναυτιλιακή βιομηχανία διαθέτει πέντε τρόπους προσαρμογής σε ενδεχόμενη μεταβολή της ζήτησης. Πρώτον, θα διακόψει άμεσα τις παραγγελίες νέων πλοίων. Δεύτερον, θα προβεί σε διαλύσεις πλοίων. Τρίτον, θα υπάρξει παράταση, τερματισμός ή αναβολή των τρεχόντων παραγγελιών. Τέταρτο, τα πλοία μπορεί να μειώσουν την ταχύτητά τους, με αποτέλεσμα να ελαττωθεί η προσφερόμενη χωρητικότητα. Και πέμπτο, η ναυτιλιακή βιομηχανία είναι δυνατό να αποσύρει προσωρινά εκτός υπηρεσίας μέρος της υπάρχουσας χωρητικότητας.

3.6.1 Παύση νέων παραγγελιών

Η έλλειψη χρηματοδότησης από πλευράς τραπεζών αποτελεί κυρίαρχο πρόβλημα για τις ναυτιλιακές εταιρείες. Συνήθως όταν υπάρχει οικονομική ύφεση, τη χρονική τάση για νέες παραγγελίες πλοίων. Στην τρέχουσα οικονομική κρίση, όμως, τα διατραπεζικά προβλήματα οδήγησαν στην έλλειψη χρηματοδότησης από πλευράς τραπεζών, λόγω της δυσκολίας παροχής νέων δανείων προς τις ναυτιλιακές εταιρείες. Εξαιτίας της πτώσης των ναύλων και της υπερπροσφερόμενης χωρητικότητας, τα κέρδη των ναυτιλιακών εταιρειών μειώθηκαν, καθιστώντας έτσι αρκετά δύσκολη την εκπλήρωση των ήδη υπαρχόντων οικονομικών υποχρεώσεών τους. Η κατάσταση αυτή ήταν αποτρεπτική για λήψη νέων δανείων από πλευράς πλοιοκτητών.

Τα έτη της εκδήλωσης της κρίσης και μετά παρατηρείται σημαντική μείωση στον αριθμό παραγγελιών νέων πλοίων. Ενδεικτικά, το 2007 υπεγράφησαν συμβόλαια κατασκευής 535 νέων πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, το 2008 παραγγέλθηκαν 208 πλοία, ενώ το 2009 υπήρξαν μόνο εννιά παραγγελίες. Αναφορικά με τα πλοία μεταφοράς

χύδην φορτίου, το 2009 παραγγέλθηκαν 290 πλοία, αριθμός εξαιρετικά μικρός σε σχέση με τα 1,204 πλοία υπό παραγγελία του 2008 και τα 2,060 πλοία του 2007. Για τα δεξαμενόπλοια, οι νέες παραγγελίες το 2009 έφτασαν τις 153, ενώ το 2008 ήταν 509 και το 2007 ανέρχονταν στις 1,273. Τον Δεκέμβριο του 2009 η υπό παραγγελία χωρητικότητα ήταν στα 258,3 εκατ. Dwt για τα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου (54,5% της τότε υπάρχουσας χωρητικότητας), 109,3 εκατ. dwt για τα δεξαμενόπλοια (23,1% της τότε υπάρχουσας χωρητικότητας), 15 εκατ. dwt για τα πλοία γενικού φορτίου (3,2% της τότε υπάρχουσας χωρητικότητας), 53,9% της υπάρχουσας χωρητικότητας του στόλου της ίδιας περιόδου. Ακολούθησε πτώση της παραγγελίας και για τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (11,4% της τότε υπάρχουσας χωρητικότητας) και 37,4 εκατ. dwt για πλοία άλλων κατηγοριών (7,9% της τότε υπάρχουσας χωρητικότητας). Ο συνολικός αριθμός των υπό παραγγελία πλοίων την ίδια χρονική περίοδο ήταν 9,222 πλοία, με τη μεικτή χωρητικότητα να ανέρχεται στα 474 εκατ. dwt. Στα τέλη του 2010, το παγκόσμιο order book μειώθηκε κατά 28% σε σχέση με τα μέγιστα ποσοστά που παρουσίασε την εποχή προ κρίσης. Συγκριτικά με αυτά τα μέγιστα, παρατηρήθηκε μείωση 45% για τις παραγγελίες των containerships, 34% για τα δεξαμενόπλοια και 18% για τα bulk carriers.

3.6.2 Ακύρωση και επαναπρογραμματισμός παραγγελιών

Από τη στιγμή που η ναυτιλία βίωσε πρόβλημα χρηματοδότησης αρκετοί πλοιοκτήτες ξεκίνησαν προσπάθειες διαπραγματεύσεων με τα ναυπηγεία, με στόχο τον ευνοϊκότερο για αυτούς τρόπο παραλαβής των υπό παραγγελία πλοίων τους. Παρά το γεγονός ότι η τάση αυτή είναι δυνατόν να στοιχίσει οικονομικά στα ναυπηγεία, μπορεί και εκτός των άλλων να συμβάλει στην εξισορρόπηση προσφοράς – ζήτησης, η οποία ταλανίζεται τα τελευταία χρόνια.

Με αυτό τον τρόπο, οδηγηθήκαμε σε σημαντικό αριθμό αναπρογραμματισμένων παραγγελιών στα διεθνή ναυπηγεία. Το έτος 2009, 279 παραγγελίες είτε μετατέθηκαν για αργότερα, είτε πάγωσαν για αόριστο χρονικό διάστημα, μέσω κοινής συμφωνίας πλοιοκτητών – ναυπηγείων. Από αυτές τις παραγγελίες, 59 αφορούσαν δεξαμενόπλοια, 72 αφορούσαν πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου, 94 αφορούσαν containerships και 54 αφορούσαν άλλους τύπους πλοίων. Οι ανωτέρω συνολικές παραγγελίες αντιστοιχούσαν στο 4,3% του τότε υπάρχοντος order book.

Για το 2010, το 60% των παραλαβών που προγραμματίζονταν για το πρώτο τρίμηνο του έτους, μετατέθηκαν για αργότερα. Το διάστημα μετάθεσης ήταν μικρότερο για τα bulk carriers και τα δεξαμενόπλοια. Παρά το γεγονός ότι υπήρξε σημαντικός αριθμός μεταθέσεων, δεν παρατηρήθηκαν πολλές ακυρώσεις παραλαβών νέων πλοίων. Το 2010 αποτέλεσε ένα έτος που σημειώθηκε ιστορικό ρεκόρ στο κτίσιμο νέων πλοίων, γεγονός που οφειλόταν στον αριθμό των παραγγελιών που έλαβαν χώρα την περίοδο προ της οικονομικής κρίσης. Οι παραλαβές ανέρχονταν σε 3,748 πλοία συνολικής χωρητικότητας 96,433,000 GT. Παρά το ιστορικό αυτό ρεκόρ, η επίδοση που σημειώθηκε στις παραλαβές νέων πλοίων ήταν χαμηλότερη του αναμενομένου, αφού αρκετοί πλοιοκτήτες διαφοροποίησαν τους χρόνους παραλαβής εξαιτίας της κρίσης.

Σε όρους gross tonnage, το 2010 το 45,2% των νέων παραλαβών αντιστοιχούσε σε πλοία μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου, ενώ το 27,7% σε δεξαμενόπλοια. Στα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων αντιστοιχούσε το 15,2%. Τα bulk carriers συνέχισαν να επικρατούν στις νέες παραλαβές του 2011, αφού το ποσοστό τους αυξήθηκε κατά 2,7% σε σχέση με το 2010, φθάνοντας στο 47,9%. Έτσι, υπήρξαν 222 παραλαβές νεότευκτων πλοίων, ενώ μόλις 67 καταστροφές. Οι παραλαβές των containerships στις αρχές του 2011 αριθμούσε παραλαβή χωρητικότητας άνω των 200,000TEUs.

Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις και τις προβλέψεις των αναλυτών, κάθε μήνα θα σημειώνεται πτώση στην παραλαβή νέων πλοίων. Παρά το γεγονός αυτό, τα ναυπηγεία παρουσιάστηκαν πολύ πιο ευέλικτα του αναμενομένου. Αν και αρκετές παραγγελίες πλοίων έλαβαν χρονική παράταση, οι περισσότερες δεν αναβλήθηκαν καθώς τα ναυπηγεία δεν επιθυμούσαν να απωλέσουν εντελώς τη δουλειά τους. Τα ναυπηγεία Daewoo SME, λόγω χάρη, το έτος 2009 ανακοίνωσαν αύξηση καθαρών εσόδων της τάξης του 44%, καθώς οι παραδόσεις πλοίων μειώθηκαν κατά το ήμισυ σε σχέση με το προηγούμενο έτος. Κάποια ναυπηγεία παρείχαν βοήθεια στους πελάτες τους προσφέροντας διάφορα σχήματα εκμίσθωσης των πλοίων τους. Σύμφωνα με τα στοιχεία, η χωρητικότητα των είκοσι παρουσιάζει αύξηση περίπου 30% την επόμενη τετραετία (De Monie et al, 2011).

3.6.3 Μείωση της κατανάλωσης

Μείωση της κατανάλωσης σημαίνει αυτομάτως τη μείωση της μέσης ταχύτητας πλεύσης του στόλου. Αυτό οδηγεί σε δύο θετικές επιδράσεις. Πρώτον, συμβάλλει στη μείωση των καυσαερίων και δεύτερον περιορίζει προσωρινά και σε κάποιο βαθμό την

υπερπροσφορά χωρητικότητας. Παράλληλα με τη μείωση της κατανάλωσης και με γνώμονα τη διατήρηση του επιπέδου ποιότητας παροχής υπηρεσιών, απαιτείται αύξηση του αριθμού των πλοίων έτσι ώστε να παραμείνει σταθερή η συχνότητα προσέγγισης των λιμανιών.

Η ενεργοποίηση μεγαλύτερου αριθμού πλοίων σε μία γραμμή οδηγεί με τη σειρά της στη μείωση του αριθμού των ανενεργών πλοίων, η οποία αποτελεί βασικό στόχο σε περίοδο κρίσης. Βέβαια, η επίδραση στους χρόνους διάρκειας των ταξιδιών είναι σημαντική. Για ένα συνηθισμένο ταξίδι Ανατολής – Δύσης με ταχύτητα 25 κόμβων απαιτούνται περίπου 16 ημέρες. Με ταχύτητα 14 κόμβων, για το ίδιο ταξίδι, απαιτούνται 29 ημέρες. Η διαφορά αυτή στο χρόνο δεν αποτελούσε πρόβλημα για τους πλοιοκτήτες κατά το αρχικό στάδιο της κρίσης. Βέβαια, με την ανάκαμψη της οικονομίας, οι έμποροι και οι βιομηχανίες δεν πρόκειται να επιδείξουν ανοχή σε τέτοιου μεγέθους καθυστερήσεις.

3.6.4 Ανενεργός-Παροπλισμένος στόλος

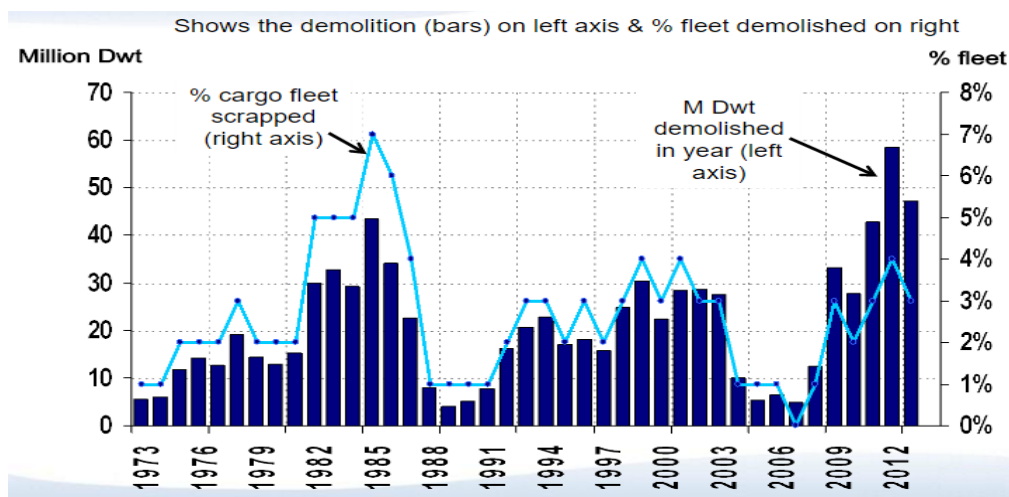
Αρκετά από τα πλεονάζοντα πλοία σήμερα, είναι αδύνατο να αξιοποιηθούν σε ικανοποιητικό βαθμό με αποτέλεσμα είτε να οδηγούνται σε παροπλισμό είτε να παραμένουν ανενεργά, δεμένα σε λιμάνια. Ενδεικτικά, το χρονικό διάστημα Μάρτιος 2008 – Μάρτιος 2009 παρατηρήθηκε αύξηση 73% των ανενεργών πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίου. Στη ναυτιλία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, τον Απρίλιο του 2009 καταγράφηκαν 506 πλοία ως ανενεργά. Ο ανενεργός στόλος των containerships ανέρχεται στα 1,34 εκατ. TEUs, αντιπροσωπεύοντας το 10,6 της συνολικής χωρητικότητας. Στις αρχές του έτους 2010, περίπου το 12% του στόλου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, παρέμεινε ανενεργός, με πλοία δεμένα σε διάφορα λιμάνια διεθνώς. Με άλλα λόγια, στις μέρες μας, υπολογίζεται ότι πάνω από 500 πλοία μεταφοράς αυτών αναμένεται να παραληφθούν.

Παρά το γεγονός ότι η οικονομία θα βρεθεί σε τροχιά ανάκαμψης, η υπερπροσφορά χωρητικότητας θα διατηρηθεί για αρκετά ακόμα χρόνια. Καθώς τα πλοία σταδιακά αποσύρονται, κατά το έτος 2009 ο ενεργός στόλος που δραστηριοποιούνταν στις βασικές θαλάσσιες διαδρομές, μειώθηκε σε σημαντικό βαθμό. Η συνολική ενεργή χωρητικότητα πλοίων που παρείχαν θαλάσσιες υπηρεσίες στις διαδρομές Ανατολική Ασία – Ευρώπη και Ανατολική Ασία – Βόρεια Αμερική παρουσίασε πτώση της τάξης του 20% τον Ιανουάριο του 2011 σε σχέση με τις αρχές του 2010.

Εντύπωση προκαλεί το γεγονός ότι η μείωση του ενεργού στόλου στις θαλάσσιες διαδρομές του Νότου ήταν λιγότερο δραστική. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι οι

αναπτυσσόμενες χώρες που απαρτίζουν τις περιοχές αυτές, επηρεάστηκαν σε μικρότερο βαθμό από την παγκόσμια οικονομική κρίση σε σχέση με τις αναπτυγμένες χώρες. Η μείωση στις διαδρομές μεταξύ Αφρικής και Ανατολικής Ασίας ήταν μόνο 7%, μεταξύ Ανατολικής Ασίας και Νότιας Αμερικής περίπου 13% και αυτή μεταξύ Νότιας Αφρικής και Νότιας Αμερικής μόνο 3.4%, κατά το έτος 2009.

Στο παρακάτω διάγραμμα αποτυπώνονται οι διαλύσεις των πλοίων ανά έτος όπου φαίνεται ξεκάθαρα αύξηση της τάσης για διαλύσεις περισσότερων πλοίων τις περιόδους των οικονομικών κρίσεων. (Πηγή: SMM Press Conference 8th September 2014 World Shipbuilding, Martin Stopford)



Γράφημα 6 Διαλύσεις πλοίων σε σχέση με τον παγκόσμιο στόλο

Πηγή: Clarkson research services

3.6.5 Συγχώνευση, μακροπρόθεσμη προσαρμογή

Κατά το παρελθόν, σε ανάλογες περιπτώσεις κρίσεων στην παγκόσμια ναυτιλία, έλαβαν χώρα σημαντικές συγχωνεύσεις, ιδιαίτερα μεταξύ ναυτιλιακών εταιρειών μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Στις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής, στη δεκαετία του 90, η Sea – Land συγχωνεύτηκε με την Maersk, η American President Lines με την NOL (Σιγκαπούρης), και μέρος της Crowley με την Hamburg Sud. Από την περίοδο έναρξης της παρούσας οικονομικής κρίσης, τα έσοδα των ναυτιλιακών εταιρειών δεν ήταν απλά χαμηλά, αλλά κυρίως αρνητικά. Παρόλα αυτά, οι πρώτες 25 κυρίαρχες ναυτιλιακές εταιρείες κατάφεραν να διατηρήσουν την ανεξαρτησία τους.

Ακόμα και στην παρούσα χρονική περίοδο, οι οικονομικές απώλειες των ανωτέρω εταιρειών δεν είναι δυνατό να περιοριστούν. Κάποιες κρατικές υπηρεσίες και βιομηχανικές αρχές που προασπίζουν τον ανταγωνισμό, αναζητούν τρόπους να βοηθήσουν τις εταιρείες, αλλά έρχονται αντιμέτωπες με τις ενώσεις εργαζομένων.

3.6.6 Επανάκαμψη ναυτιλιακής βιομηχανίας

Ενώ οι πλοιοκτήτες καταβάλουν προσπάθειες να αντιμετωπίσουν το φαινόμενο της υπερπροσφοράς χωρητικότητας, οι προοπτικές σχετικά με τη ζήτηση για μεταφορικές υπηρεσίες συνεχώς βελτιώνονται. Η οικονομία των Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής αναπτύχθηκε το τελευταίο τρίμηνο του 2009 με τον ταχύτερο ρυθμό των τελευταίων έξι ετών, παρουσιάζοντας ανάπτυξη 5.7%, καθώς οι εταιρείες απέσυραν τις προσπάθειες τους για περικοπή των επενδύσεων.

Οι τερματικοί σταθμοί διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων στις Η.Π.Α. ανέφεραν αύξηση στις εισαγωγές τους τον Δεκέμβριο του 2009 σε σχέση με τον Δεκέμβριο του 2008, σημειώνοντας για πρώτη φορά τα τρία τελευταία έτη συνεχόμενη ετήσια αύξηση. Η China Shipping Group ανέφερε αύξηση, μεγαλύτερη του αναμενομένου, της τάξης του 18.1% στον όγκο μεταφερόμενου φορτίου τον Ιανουάριο του 2009, με τη συνεχόμενη ετήσια αύξηση να προσεγγίζει το 32.2%. Όταν ο ρυθμός των επενδύσεων θα ισορροπήσει στα προ κρίσεως επίπεδα, τότε οι προαναφερόμενοι ρυθμοί ανάπτυξης θα επανέλθουν στα φυσιολογικά επίπεδα.

3.6.7 Σύγκλιση προσφοράς και ζήτησης

Οι εισαγωγείς και οι βιομηχανίες, οι οποίοι προγραμματίζουν τις νέες παραγγελίες τους, βρίσκονται σε ευχάριστη θέση καθώς υπάρχει αρκετή διαθέσιμη χωρητικότητα για τη μεταφορά των αγαθών τους δια θαλάσσης. Έτσι, τα επίπεδα των ναύλων είναι αρκετά χαμηλότερα σε σχέση με τις υψηλές τιμές που εμφανίστηκαν το 2008. Ενώ, λοιπόν, η υπερπροσφορά χωρητικότητας δημιούργησε αρνητικές επιπτώσεις στα κέρδη των ναυτιλιακών εταιρειών, ταυτόχρονα δημιούργησε θετικές επιδράσεις για τους εισαγωγείς και τους εξαγωγείς αγαθών. Οι χρόνοι αναμονής στα λιμάνια και τα επίπεδα των ναύλων παρουσίασαν αισθητή πτώση, ανακουφίζοντας έτσι τους εμπόρους, προσφέροντας

χαμηλότερα μεταφορικά κόστη και καλύτερη ποιότητα υπηρεσιών. Η θαλάσσια μεταφορά ενός τόνου χύδην ξηρού φορτίου για απόσταση 1000 ναυτικών μιλίων στις αρχές του 2010 κόστιζε από 4\$ έως 7\$, ενώ το 2008 κόστιζε από 10\$ έως 16\$.

Κατά κάποιο τρόπο, μπορεί να ειπωθεί ότι η ναυτιλία λειτουργεί αντικυκλικά σε σχέση με τις τάσεις του διεθνούς εμπορίου. Καθώς η οικονομία αναθερμαινόταν και το διεθνές εμπόριο παρουσίαζε άνθηση, τα υψηλά επίπεδα ναύλων και οι υψηλοί χρόνοι αναμονής στα λιμάνια λειτουργούσαν ως τροχοπέδη για τη ροή του εμπορίου. Αξιοσημείωτη εξαίρεση αποτέλεσε ο συνωστισμός λιμένων που σχετιζόταν με τη ζήτηση της Κίνας για σιδηρομετάλλευμα, η οποία συνέχισε να αυξάνεται το έτος 2009. Το γεγονός αυτό είχε ως αποτέλεσμα μεγάλος αριθμός των πλοίων του παγκοσμίου στόλου να προσεγγίζει λιμάνια χωρών εξαγωγής σιδηρομεταλλεύματος όπως της Αυστραλίας, της Βραζιλίας και της Ινδίας.

3.6.8 Αντικυκλική πολιτική στις ιδιωτικές επενδύσεις

Σε γενικές γραμμές, η αντικυκλική πολιτική στις παραγγελίες νέων πλοίων εμπεριέχει αρκετή δόση λογικής. Η παραγγελία πλοίων στην κατώτερη φάση τιμών του οικονομικού κύκλου επιτυγχάνει φθηνότερες τιμές απόκτησης, μικρότερους χρόνους παράδοσης των πλοίων, με αποτέλεσμα η εταιρεία να διαθέτει καινούρια πλοία τη στιγμή που θα αυξάνεται η ζήτηση.

Ο αντίλογος σε αυτή την προσέγγιση αναφέρεται στο υψηλό επίπεδο ρίσκου. Το κόστος της χρηματοδότησης είναι τόσο υψηλό, όσο απαιτείται για να αντισταθμίσει το υψηλό ρίσκο της επένδυσης. Ακόμα και στην εποχή μας φαίνεται να έχει ιδιαίτερη βάση το παλαιό ρητό που λέει ότι ο επιτυχημένος πλοιοκτήτης δεν είναι αυτός που παρουσιάζει κέρδη από την παροχή μεταφορικών υπηρεσιών, αλλά αυτός που κερδίζει από τις αγοραπωλησίες πλοίων που γίνονται τη σωστή στιγμή.

3.6.9 Αντικυκλική πολιτική στις δημόσιες επενδύσεις

Αρκετά επενδυτικά σχέδια επέκτασης λιμενικών εγκαταστάσεων τα τελευταία χρόνια, έπαυσαν προσωρινά, διαφοροποιήθηκαν, ή και ακόμα αναβλήθηκαν. Το φαινόμενο αυτό είναι επικίνδυνο, καθώς η σημερινή έλλειψη επενδύσεων σε λιμενικές υποδομές θα

δημιουργήσει σοβαρά προβλήματα τη χρονική περίοδο που το παγκόσμιο εμπόριο θα παρουσιάζει και πάλι ανάπτυξη. Ο ιδιωτικός επενδυτικός παράγοντας σε μεταφορικές υποδομές και υπηρεσίες διακρίνεται για τον προ-κυκλικό του χαρακτήρα. Σε περιόδους υψηλής ανάπτυξης του εμπορίου, οι ιδιώτες – επενδυτές προγραμματίζουν τις επεκτάσεις των εγκαταστάσεών τους και αυξάνεται συνολικά ο αριθμός των νέων επενδύσεων. Σε περιόδους ύφεσης, τα αντίστοιχα επενδυτικά προγράμματα αναβάλλονται. Δεδομένης της χρονικής καθυστέρησης μεταξύ του σχεδιασμού μιας επένδυσης και της τελικής υλοποίησης της, σημαντικό να ληφθούν υπόψη οι μακροπρόθεσμες απαιτήσεις για την εξάπλωση του διεθνούς εμπορίου μιας χώρας.

Ενώ στην πλειοψηφία τους τα οικονομικά σχέδια στοχεύουν ειδικά για μεγάλα επενδυτικά εγχειρήματα που προαπαιτούν σημαντικές μελέτες, είναι βραχυπρόθεσμων μέτρων για την τόνωση της ζήτησης στην οικονομία και την καταπολέμηση της ανεργίας, κάποια μέτρα που περιλαμβάνονται σε αυτά τα σχέδια, είτε στοχεύουν σε μακροπρόθεσμες καινοτόμες επενδύσεις στο δημόσιο τομέα, είτε επικεντρώνονται στην ελάττωση του επενδυτικών ελλείψεων. Πολλές από αυτές τις επενδύσεις σχετίζονται με τον τομέα των μεταφορών και αφορούν τη σχεδίαση και κατασκευή οδικών δικτύων, σιδηροδρομικών γραμμών και λιμενικών εγκαταστάσεων.

Αναγνωρίζοντας λοιπόν την ανάγκη για υποστήριξη των ιδιωτικών επενδύσεων, οι κυβερνήσεις παρέχουν εγγυήσεις στους ιδιώτες επενδυτές, επιταχύνουν τις εγκρίσεις που απαιτούνται και ενθαρρύνουν τη συνεργασία μεταξύ κράτους και ιδιωτών για ανάπτυξη. Σε μακροπρόθεσμο επίπεδο, οι επενδύσεις στις μεταφορές και στις εμπορικές εγκαταστάσεις, οδηγούν σε αύξηση της χωρητικότητας και της συχνότητας εξυπηρέτησης των φορέων που προσφέρουν μεταφορικές υπηρεσίες, οδηγώντας σε χαμηλότερα μεταφορικά κόστη και σε στη λήψη βελτιούμενη συνδεσιμότητα μεταξύ των κύριων μεταφορικών σημείων.

Δυστυχώς, κατά το παρελθόν οι δημόσιες επενδύσεις περιορίστηκαν λόγω άλλων αναγκών, επιφέροντας μείωση υποδομών. Η οικονομική κρίση και τα διεθνή οικονομικά πακέτα στήριξης μέσω διεθνών επενδυτικών τραπεζών παρέχουν σήμερα την ευκαιρία για αναβάθμιση των επενδύσεων σε αυτούς τους τομείς. Όσο περισσότερο μειώνεται η τάση για ιδιωτική πρωτοβουλία, τόσο οι δημόσιες επενδύσεις θα πρέπει να καλύπτουν το κενό και να δημιουργούν τις απαραίτητες υποδομές έτσι ώστε οι οικονομίες των κρατών να οδηγηθούν εκτός κρίσης. Τέτοιου είδους επενδύσεις θα αποτελέσουν στρατηγικής σημασίας στοιχεία για έξοδο από την κρίση, αποτελώντας μέρος των αντικυκλικών δημοσιονομικών πολιτικών που προωθούν την έξοδο από την οικονομική επανάκαμψη μέσω του διεθνούς εμπορίου.

3.7 Ναυτιλιακοί κύκλοι

Η παγκόσμια ναυτιλία επηρεάστηκε έντονα από την χρηματοοικονομική κρίση. Η μείωση στο εμπόριο επέφερε με τη σειρά της άμεση μείωση στη ζήτηση και μεταφορές και συναφείς υπηρεσίες. Ενδεικτικό παράδειγμα αποτελεί το γεγονός ότι η κίνηση εμπορευματοκιβωτίων στα δύο μεγαλύτερα τερματικά παγκοσμίως, της Σιγκαπούρης και της Σαγκάη, παρουσίασε το 2009 μείωση 13.5% και 11% αντίστοιχα.

Παρά τη μείωση της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές, η χωρητικότητα του παγκόσμιου πλοίων από παραγγελίες προγενέστερων ετών. Στο χρονικό διάστημα μεταξύ Ιανουαρίου 2009 – Ιανουαρίου 2010 η χωρητικότητα του στόλου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων σιδηρομεταλλεύματα κ.α αυξήθηκε κατά 5.7% και αυτή του στόλου μεταφοράς χύδην φορτίου κατά 9% . Η ανταπόκριση της προσφοράς στις αλλαγές της ζήτησης δεν είναι ποτέ άμεση. Μεταξύ 2002 και 2004, η ζήτηση για μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων παρουσίαζε αύξηση στόλου κατά τη διάρκεια του ίδιου έτους , λόγω των παραλαβών νέων με μεγαλύτερο ρυθμό σε σχέση με την αύξηση της προσφερόμενης χωρητικότητας του στόλου. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα να υπάρξουν νέες παραγγελίες πλοίων. Η παράδοση των πλοίων συνήθως απαιτεί χρονικό διάστημα 2-3 έτη. Το γεγονός αυτό είχε ως αποτέλεσμα από το 2006 και έπειτα, ο ρυθμός αύξησης της προσφοράς χωρητικότητας να είναι μεγαλύτερος από αυτόν της ζήτησης.

Το έτος 2009, η διαφορά των δύο ανωτέρω ρυθμών είχε απόκλιση 15 ποσοστιαίων μονάδων, παρουσιάζοντας έτσι μια δραματική αλλαγή στα δεδομένα. Η συντελούμενη υπερπροσφορά χωρητικότητας επέφερε σημαντική μείωση επιπέδων των ναύλων στις μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων, οι οποίοι μειώθηκαν κατά 30% στο χρονικό διάστημα τέλη 2008 με τέλη του 2009. Ανάλογη εικόνα παρουσίασαν τα επίπεδα των ναύλων και στις μεταφορές χύδην φορτίου, όπου μειώθηκαν κατά το ήμισυ. Το χαμηλό επίπεδο των ναύλων σε συνδυασμό με την πτώση στον όγκο του μεταφερόμενου φορτίου, οδήγησε τους παγκόσμιους διαχειριστές σε πρωτοφανείς οικονομικές απώλειες.

Η μεγαλύτερη εταιρεία διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων στον πλανήτη, η Maersk Line, ανέφερε για το έτος 2009, απώλειες της τάξης των 2.1 δισεκατομμυρίων δολαρίων. Η Hanjin line, απώλεσε 1.1 δισεκατομμύρια δολάρια κατά το ίδιο έτος γεγονός το οποίο συνέβαλε και στη μετέπειτα κατάρρευσή της, η Neptune Orient Line παρουσίασε απώλειες

741 εκατομμυρίων δολαρίων. Η ναυτιλία μέχρι και σήμερα χαρακτηρίζεται από τους κύκλους που παρουσιάζει. Σε εποχές ευημερίας και ανάπτυξης, οι εφοπλιστές παρουσιάζουν κέρδη. Το γεγονός αυτό απορρέει από την πληρότητα των ναυπηγείων σε καιρούς ευημερίας.

Κάθε θετική έκρηξη της οικονομίας κατά την τρέχουσα δεκαετία, είχε σαν αποτέλεσμα τη σημαντική αύξηση των παραγγελιών νέων πλοίων. Τα πλοία παραλαμβάνονται ακόμα και στις μέρες μας και παρά την οικονομική κρίση, η χωρητικότητα του παγκοσμίου στόλου αυξάνεται. Η υπερπροσφορά χωρητικότητας σε συνδυασμό με τις οικονομικές απώλειες των ναυτιλιακών εταιρειών, έχουν ως αποτέλεσμα στη διάρκεια του 2009 να ματαιωθούν αρκετές παραλαβές νέων πλοίων. Παρά το γεγονός ότι η παρατηρούμενη διακύμανση που παρουσιάζεται σήμερα στη ναυτιλία, λόγω της οικονομικής κρίσης είναι ραγδαία, η κυκλική φύση της ναυτιλίας δεν αποτελεί σύγχρονο χαρακτηριστικό. Αναδεικνύει ότι η διακύμανση αυτή αναπαράγεται από τους ίδιους τους μηχανισμούς λειτουργίας της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Οι όποιες αλλαγές στα επίπεδα των ναύλων προκαλούν με τη σειρά τους νέες επενδύσεις από πλευράς πλοιοκτητών σε πλοία και αυτό συνεπάγεται αύξηση της χωρητικότητας τους.

Γενικότερα, έχει αποδειχθεί ότι οι ναυτιλιακοί κύκλοι υπολείπονται χρονικά σε σχέση με τους κύκλους που παρουσιάζει η παγκόσμια οικονομία. Παρά τα ανωτέρω, ακόμα και χωρίς την ύπαρξη της οικονομικής κρίσης, ο μεγάλος αριθμός νέων παραγγελιών, οδήγησε σε υπερπροσφορά χωρητικότητας και σε υποχώρηση των τιμών των ναύλων. Το γεγονός αυτό ενισχύθηκε ακόμα περισσότερο από την παγκόσμια χρηματοοικονομική κρίση. Στην αγορά των εμπορευματοκιβωτίων, οι προβλέψεις αναφέρουν ότι η χωρητικότητα του στόλου θα συνεχίσει να αυξάνεται για τα επόμενα χρόνια, ειδικότερα με τις παραλαβές πλοίων ικανά για μεταφορά άνω των 8.000 εμπορευματοκιβωτίων. Τέτοιου μεγέθους πλοία δεν υπήρχαν πριν το 2004. Ειδικότερα, σύμφωνα με στοιχεία παραδόθηκαν 156 container ships άνω των 10.000 εμπορευματοκιβωτίων κατά τον Φεβρουάριο του 2010. Αναφορικά με την αγορά μεταφοράς χύδην φορτίου, το order book περιέχει παραγγελίες ίσες με τα δύο τρίτα της υπάρχουσας χωρητικότητας.

3.7.1 Η ναυτιλία και το εμπόριο σε κρίση

Ο δείκτης BDI (Baltic Dry Index) αποτελεί μια ένδειξη της μέσης τιμής μεταφοράς χύδην φορτίου (όπως άνθρακα, σιδηρομετάλλευμα, σιτηρά κ.α.) για ένα σύνολο θαλάσσιων διαδρομών ανά μέγεθος πλοίου. Αποτελεί λοιπόν ένα δείκτη του κόστους που πρέπει να

πληρωθεί έτσι ώστε να μεταφερθούν πρώτες ύλες σε διεθνείς αγορές, καθιστώντας τον σημαντικό εργαλείο. Γίνεται εύκολα αντιληπτό ότι ο συγκεκριμένος δείκτης παρέχει ενδείξεις για τη διεθνή οικονομική δραστηριότητα, αφού για τον καθορισμό του λαμβάνονται υπόψη γεγονότα που διαδραματίζονται στο διεθνές εμπόριο αγαθών. Μια υψηλή τιμή του δείκτη BDI αποτελεί ένδειξη για περιορισμένη προσφορά χωρητικότητας από πλευράς ναυτιλίας. Η απότομη πτώση του δείκτη BDI δηλώνει ότι θα ακολουθήσει ύφεση, καθώς οι παραγωγοί έχουν μειώσει τη ζήτηση για μεταφορικές υπηρεσίες, οδηγώντας του πλοιοκτήτες στη μείωση των τιμών των ναύλων από τη στιγμή που η χωρητικότητα του παγκόσμιου στόλου δεν μπορεί να περιοριστεί άμεσα.

Μεταξύ των ετών 2005 και 2008 σημειώθηκε μια αύξηση του δείκτη BDI κατά 5.5 φορές, αποτυπώνοντας έτσι την εκτίναξη του παγκόσμιου εμπορίου και τις προβλέψεις για περαιτέρω ανάπτυξη, η οποία πήγαζε από τη δίψα της κινέζικης οικονομίας για πρώτες ύλες και ενέργεια. Η ναυτιλία αντιμετώπιζε με αυξανόμενο ρυθμό την ανάγκη για αύξηση της χωρητικότητας του παγκόσμιου στόλου και τα λιμάνια παρουσίαζαν έντονα το φαινόμενο της συμφόρησης. Η περιορισμένη για την εποχή προσφερόμενη χωρητικότητα και ο αντίστοιχος αριθμός λιμενικών τερματικών συνέβαλλαν στην εκτίναξη των επιπέδων των ναύλων. Ο δείκτης παρουσίασε μέγιστο επίπεδο την άνοιξη του 2008 καθώς η Κίνα εισήγαγε μεγάλες ποσότητες πρώτων υλών κατά την προετοιμασία της για τους Ολυμπιακούς Αγώνες. Μετέπειτα, ο δείκτης κατέρρευσε κατά 94% μεταξύ της περιόδου του Ιουλίου και του Δεκεμβρίου του 2008, αποτέλεσμα της επερχόμενης ύφεσης στην παγκόσμια οικονομία. Ποτέ κατά το παρελθόν δεν είχε σημειωθεί αντίστοιχη πτώση γεγονός που επιβεβαίωνε ότι η ναυτιλία και το διεθνές εμπόριο πλήττονταν σε σημαντικό βαθμό από την ύφεση. Ο δείκτης τελικά διορθώθηκε μερικώς και σταθεροποιήθηκε σε επίπεδα που παρουσιάζονται κατά την περίοδο μιας οικονομικής ύφεσης (De Monie et al 2009).

Η κατάρρευση της παγκόσμιας ναυτιλίας, όπως αποτυπώθηκε μέσω της πορείας του δείκτη BDI και συνοδεύτηκε από αντίστοιχη πτώση των ναύλων στην αγορά θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, είναι αποτέλεσμα δύο κυρίαρχων φαινομένων που χαρακτηρίστηκαν ως «καταιγίδες». Πρώτον, η «πιστωτική καταιγίδα». Το φθινόπωρο του 2008 το πάγωμα του πιστωτικού συστήματος οδήγησε στην αδυναμία ολοκλήρωσης αρκετών διεθνών συναλλαγών υπό φυσιολογικές συνθήκες. Η διαδικασία διασφάλισης μια πιστωτικής επιστολής (letter of credit) έγινε δυσκολότερη, με κάποια χρηματοπιστωτικά ιδρύματα είτε να αρνούνται να αναγνωρίσουν πιστωτικές επιστολές προερχόμενες από τράπεζες άλλων χωρών, είτε ακόμα να αρνούνται την έκδοσή τους σε πελάτες τους, ισχυριζόμενα ότι αυτό εμπειρείχε αρκετό ρίσκο. Έτσι, ο όγκος των διακινούμενων φορτίων με εμπορευματοκιβώτια

παρουσίαζε ολοένα και μεγαλύτερη πτώση, εξαιτίας της αδυναμίας ολοκλήρωσης των συναλλαγών. Η ανωτέρω περιγραφόμενη αιτία αποτέλεσε προσωρινό λόγο κατάρρευσης της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Ο χαρακτηρισμός των συναλλαγών μεταξύ ανεπτυγμένων και αναπτυσσόμενων χωρών ως συναλλαγές υψηλού ρίσκου, αποτέλεσε στη συνέχεια παράγοντα μη χρηματοδότησής τους, έστω με τους καθιερωμένους όρους. Η αδυναμία του οικονομικού παράγοντα, ιδιαίτερα στις αναπτυσσόμενες χώρες που αποτελούσαν πλέον σοβαρούς διακινητές εμπορίου, ενίσχυσαν το φαινόμενο της κατάρρευσης. Παρόλα αυτά, αυτή ήταν μια προσωρινή κατάσταση προερχόμενη από μια ξαφνική και απότομη αλλαγή στην παγκόσμια οικονομία, η οποία απορροφήθηκε από μια νέα πραγματικότητα, βασιζόμενη στην ανάλυση ρίσκου και στην ανάλογη ορθή χρηματοδότηση. Το δεύτερο φαινόμενο που ώθησε στην ύφεση ήταν η «μακροοικονομική καταιγίδα». Η πίεση που δέχτηκε η ναυτιλία σχετίζεται με τη μειωμένη ζήτηση, η οποία αποτελεί κλασική μακροοικονομική επίδραση της ύφεσης. Στη Βόρεια Αμερική και στην Ευρώπη συνεχίζονται σημαντικές μειώσεις στην κατανάλωση αγαθών έως ότου υπάρξει συγχρονισμός με το μέσο εισόδημα .

Τα δύο παραπάνω φαινόμενα επηρέασαν αισθητά το διεθνές εμπόριο και τη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων, καθώς το φθινόπωρο του 2008 παρατηρήθηκε ταυτόχρονη πτώση σε όλους τους φορείς διακίνησης και σταθμούς υποδοχής του εμπορίου.

3.7.2 Ταυτόχρονες πιέσεις από προσφορά και ζήτηση

Η ναυτιλιακή βιομηχανία επωφελήθηκε από την ανάπτυξη του εμπορίου και κυρίως από τη σχεδόν απεριόριστη προσφορά κεφαλαίων για το κτίσιμο νέων πλοίων. Η οικονομική κρίση έρχεται αντιμέτωπη με τη ναυτιλία μέσω μιας διπλής απειλής.

Πρώτο, παρατηρείται μια αξιοσημείωτη πτώση της ζήτησης, ως αποτέλεσμα της ύφεσης που παρουσιάζει το διεθνές εμπόριο. Βέβαια, δεν αντιμετωπίζουν όλα τα αγαθά και όλοι οι τύποι πλοίων την ίδια πτώση. Σημαντικότερα επίπεδα κρίσης αντιμετωπίζει το σύνολο της αγοράς των πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίου και αυτών των εμπορευματοκιβωτίων. Τα δεξαμενόπλοια και ιδιαίτερα τα VLCCs μέχρι πρότινος παρουσίαζαν σημαντική ζήτηση, ενώ άλλοι τύποι δεξαμενοπλοίων σημείωσαν ελαφριά αύξηση στα επίπεδα ζήτησής τους στις αρχές του έτους 2009.

Η δεύτερη απειλή πηγάζει από τους πλοιοκτήτες, οι οποίοι μαζικά προέβησαν σε παραγγελίες νέων πλοίων, εκτιμώντας ότι κατά τη στιγμή της παραλαβής τους, θα υπήρχε σημαντική ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες. Η ευκολία χρηματοδότησης της ναυτιλίας στα μέσα του 2008 και τα χαμηλά επίπεδα ναύλων παρακίνησαν αρκετούς πλοιοκτήτες να επενδύσουν στο κτίσιμο νέων πλοίων, η ζήτηση των οποίων τελικώς δεν αποδείχθηκε στην πράξη. Το κλίμα που επικρατούσε εκείνη την περίοδο ήταν αισιόδοξο και στηριζόταν στην πίστη ότι το διεθνές εμπόριο θα συνεχίζει να ανθίζει ακάθεκτα. Η αισιοδοξία αυτή ενσωματώθηκε στις μελλοντικές προβλέψεις για τους μεταφερόμενους όγκους φορτίου δια θαλάσσης και τα αντίστοιχα επίπεδα των ναύλων.

Το Σεπτέμβριο του 2009 οι διαχειριστές γραμμών μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων αναμόρφωσαν τα δεδομένα της αγοράς και εισήγαγαν ένα σύνολο μέτρων με στόχο τη μείωση της χωρητικότητας, όπως η καθυστέρηση των ημερομηνιών παράδοσης νεότευκτων πλοίων, η επιστροφή ναυλωμένων πλοίων στους πλοιοκτήτες τους και ο τερματισμός, όπου ήταν δυνατόν, της κατασκευής νέων πλοίων που ήταν υπό παραγγελία.

Το ζήτημα των βραχυπρόθεσμων, μεσοπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων προβλέψεων της ζήτησης στη ναυτιλία δεν αποτελεί νέο γεγονός. Κατά το παρελθόν, οι αποφάσεις λαμβάνονταν από ανθρώπους, οι οποίοι ήταν άμεσα εμπλεκόμενοι στη ναυτιλία, πολλοί εκ των οποίων είχαν ναυτική εμπειρία και ισχυρούς δεσμούς με τη ναυτιλιακή κοινότητα. Σήμερα πολλά από τα άτομα που λαμβάνουν αποφάσεις για τη ναυτιλία δεν έχουν το σχετικό υπόβαθρο και σπάνια εκφράζουν τα συμφέροντα των εφοπλιστών. Υπερασπίζονται κυρίως τα συμφέροντα άλλων, όπως ιδρυμάτων δανεισμού των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και

ναυτιλιακών τραπεζιτών, και συνήθως έχουν διαφορετική οπτική γωνία των πραγμάτων και στόχους σε σχέση με αυτούς που εμπλέκονται καθημερινά με την παροχή πρωτογενών ναυτιλιακών υπηρεσιών. Στηρίζουν τα συμφέροντα των εξωτερικών επενδυτών, οι οποίοι συνήθως έχουν μειωμένη αντίληψη της ναυτιλιακής βιομηχανίας και επιζητούν την άμεση επιστροφή κερδών από τα κεφάλαια που επένδυσαν.

Εκτός από τα ανωτέρω περιγραφόμενα, παρατηρείται έντονη αβεβαιότητα για τη μελλοντική ζήτηση στη ναυτιλία. Έχουν εκπονηθεί αρκετές μελέτες πρόβλεψης (κυρίως από τραπεζίτες και οικονομικούς συμβούλους) χωρίς να λαμβάνονται σοβαρά υπόψη οι ροές φορτίων που αποτελούν καταλύτες στον καθορισμό της ζήτησης για ναυτιλιακές υπηρεσίες. Το φαινόμενο αυτό παρατηρείται έντονα στους όγκους μεταφερόμενων εμπορευματοκιβωτίων, εξαιτίας δύο βασικών παραγόντων. Πρώτον, η έλλειψη συσχετισμού μεταξύ της φυσικής ροής φορτίου (δηλαδή του περιεχομένου του εμπορευματοκιβωτίου) και της πρόβλεψης του αριθμού των μεταφερόμενων εμπορευματοκιβωτίων, παρέχει τη δυνατότητα στα συμβαλλόμενα μέρη να αποτυπώνουν την πραγματικότητα με το δικό τους τρόπο και με βάση το συμφέρον τους. Άλλωστε το ενδιαφέρον για τον αριθμό μεταφερόμενων εμπορευματοκιβωτίων είναι πιο σύνθητες, ιδιαίτερα όταν δεν απαιτείται η επικέντρωση στον όγκο των μεταφερόμενων προϊόντων.

Δεύτερον, η σύγχυση που επικρατεί σχετικά με την αντίληψη της θαλάσσιας κίνησης φορτίου (seaborne traffic) (του διεθνούς φορτίου που μεταφέρεται δια θαλάσσης) και της κίνησης (throughput) (της προσπάθειας που απαιτείται στα λιμάνια και τα τερματικά για τη διαχείριση της θαλάσσιας κίνησης φορτίου).

3.7.3 Οι ευκαιρίες μέσα από την κρίση

Εκτός από τις αρνητικές συνέπειες, η οικονομική κρίση προσφέρει τις προϋποθέσεις στις ναυτιλιακές εταιρείες για τη βελτιστοποίηση της χωρητικότητας του στόλου τους, για τη λήψη αποφάσεων σχετικά με τον τύπο πλοίων που απαιτείται να παραγγείλουν, καθώς και να αποφασίσουν για εναλλακτικές γραμμές πλεύσης. Επιπλέον, μπορούν να υιοθετηθούν από τις ναυτιλιακές εταιρείες πρακτικές και στρατηγικές αντιμετώπισης της κρίσης, όπως

τη βελτίωση της αποδοτικότητας του στόλου, την αύξηση της χωρητικότητας των πλοίων που απαρτίζουν το στόλο, τον έλεγχο του κόστους των πλοίων, την επίτευξη σημαντικών συγχωνεύσεων και τον υγιή ανταγωνισμό, καθώς και την ενίσχυση της ανταλλαγής πληροφοριών σχετικά με τη ναυτιλιακή αγορά. Η ναυτιλιακή βιομηχανία αποτελεί έναν από τους βασικούς πυλώνες της διεθνούς οικονομίας και για το λόγο αυτό πρέπει να αναπτύξει και να εφαρμόσει νέες πρακτικές προσαρμοσμένες στην παρούσα κατάσταση. Μιας από αυτές είναι ο επανακαθορισμός των δρομολογίων που ακολουθείται από μεγάλες εταιρείες του χώρου (Maersk, MSC, CMA CGM).

Οι εταιρείες στοχεύουν στη μείωση του κόστους, όπως λόγω χάρη την πληρωμή τελών στη διώρυγα του Σουέζ, και επιπρόσθετα στην εκμετάλλευση των πλεονεκτημάτων που απορρέουν από την εκτέλεση μεγαλύτερων ταξιδιών, όπως για παράδειγμα την αύξηση του όγκου μεταφερόμενου φορτίου με σκοπό την επίτευξη οικονομιών κλίμακας. Συγκριτικά με το 2008, η διέλευση πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων από τη διώρυγα του Σουέζ έχει ελαττωθεί κατά 25%.

Άλλο ένα σημαντικό στοιχείο αποτελεί το γεγονός ότι η ζήτηση για εξαγωγές επηρεάζεται από τις αποφάσεις που λαμβάνουν οι εμπλεκόμενοι στην εφοδιαστική αλυσίδα. Τα τελευταία χρόνια παρατηρείται η τάση για αναζήτηση εμπορικών συνεργατών σε περιοχές με υψηλότερα εργατικά κόστη σε σχέση με την Ασία, αλλά με χαμηλότερο απαιτούμενο χρόνο μεταφοράς των προϊόντων. Η συγκεκριμένη τακτική υιοθετήθηκε από αρκετές εταιρείες κατά τη διάρκεια της περιόδου της οικονομικής κρίσης, ειδικότερα με σκοπό να καλύψουν ανάγκες για χρονικά ευπαθή προϊόντα, επιδρώντας έτσι σημαντικά στη ναυτιλία.

Η παγκόσμια οικονομική κρίση οδήγησε στην αύξηση του βαθμού συγκέντρωσης στην αγορά τακτικών γραμμών. Το έτος 1995, το 50% των συνολικών υπηρεσιών στην εν λόγω αγορά το παρείχαν 16 εταιρείες, ενώ ο αριθμός αυτός μειώθηκε στις 11 το έτος 2000 και στις 10 το έτος 2003. Το έτος 2008 που αποτελεί το χρονικό σημείο της απαρχής της διεθνούς οικονομικής κρίσης, μόλις 7 εταιρείες παρέχουν το 50% των θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών στη liner αγορά 32 (Samaras and Papadopoulou, 2010).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4ο : Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΕΝ ΜΕΣΩ ΚΡΙΣΗΣ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΗΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ

4.1 Λιμενική βιομηχανία

Η ναυτιλία αποτελεί σημαντικό πυλώνα της παγκόσμιας οικονομίας. Από το 19^ο αιώνα και μέχρι σήμερα το εμπόριο των μοναδοποιημένων φορτίων και μάλιστα φορτίων υψηλής αξίας που δεσμεύουν σημαντικό κεφάλαιο εν πλω , αποτελεί τη ραχοκοκαλιά του παγκόσμιου εμπορίου. Η συμβολή της ναυτιλίας στο παγκόσμιο εμπόριο ενισχύεται από το γεγονός ότι διακινεί τα κύρια προϊόντα που συνιστούν τόσο το μεγαλύτερο ποσοστό της παγκόσμιας παραγωγής (βιομηχανία) όσο και υψηλό ποσοστό της κατανάλωσης (έτοιμα προϊόντα) της παγκόσμιας οικονομίας. Σε αυτό το πλαίσιο τα λιμάνια εξυπηρετούν παράγωγο ζήτηση και μάλιστα δεύτερου επιπέδου παράγωγο ζήτηση νοουμένου ότι οι μεταφορές εξυπηρετούν και οι ίδιες παράγωγο ζήτηση.

Η παγκοσμιοποίηση των αγορών που οδήγησε στην ελεύθερη διακίνηση των αγαθών αλλά και οι αυξημένες ανάγκες των καταναλωτών έχουν οδηγήσει στην αύξηση των αναγκών για μεταφορές προϊόντων. Ιδιαίτερη ανάπτυξη γνωρίζουν οι θαλάσσιες μεταφορές και σημαντικός παράγοντας για την ομαλή και αδιάκοπη διακίνηση των αγαθών αποτελούν τα λιμάνια. Όλες αυτές οι αυξημένες ανάγκες για μεταφορές επέβαλαν αλλαγές στη δομή των λιμανιών και προκάλεσαν ποικίλες τροποποιήσεις στην λειτουργία τους. Τα λιμάνια ως επιχειρήσεις, περιλαμβάνουν ένα μείγμα βιομηχανίας και υπηρεσιών και αντιμετωπίζουν τις νέες προκλήσεις που επιβάλλει η σύγχρονη βιομηχανία, με αποτέλεσμα το λιμενικό προϊόν να έχει υποβληθεί σε έναν μεγάλο μετασχηματισμό. Ο μετασχηματισμός του λιμενικού προϊόντος θα μπορούσαμε να πούμε ότι είναι το αποτέλεσμα των αλλαγών στις διαδικασίες παραγωγής και των τεχνολογικών εξελίξεων. Άλλη μία τροποποίηση στον χαρακτήρα των λιμανιών που κρίθηκε αναγκαία είναι η ιδιωτικοποίηση. Δεδομένου ότι τα λιμάνια διαμορφώνουν την σύνδεση στη γενική αλυσίδα των εμπορικών συναλλαγών, η αποδοτικότητά τους είναι ένας σοβαρός παράγοντας για κάθε κράτος ώστε να επιτύχει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα έναντι άλλων κρατών. Η συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στην ιδιοκτησία, διαχείριση και λειτουργία των λιμανιών μπορεί να βοηθήσει τις εκάστοτε λιμενικές αρχές να βελτιώσουν την αποδοτικότητα λειτουργίας τους.

Η ανάπτυξη του παγκόσμιου εμπορίου σε συνδυασμό με την παγκοσμιοποίηση των αγορών επέφερε σημαντικές αλλαγές τόσο στις χερσαίες, στις εναέριες και στις θαλάσσιες μεταφορές. Λόγω λοιπόν της ραγδαίας ανάπτυξης των Ευρωπαϊκών αγορών αλλά και της δυναμικής παρουσίας των διαφόρων ανατολικών αγορών όπως για παράδειγμα της Κίνας και της Ινδίας, οι θαλάσσιες μεταφορές γνωρίζουν ιδιαίτερη ανάπτυξη. Είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι τα λιμάνια αποτελούν ένα πολύ βασικό κομμάτι του συστήματος των θαλάσσιων μεταφορών καθώς είναι και το βασικό μέσο της ικανοποίησης της βιώσιμης θαλάσσιας κινητικότητας.

Ο Goss αναφέρει ότι ο λιμένας είναι η πύλη από την οποία τα φορτία αλλά και οι επιβάτες μεταφέρονται από την ξηρά στα πλοία. Ένας τέτοιος ορισμός βέβαια μειονεκτεί γιατί περιορίζει το ρόλο του λιμένα μόνο στον αυτό καθαυτό χώρο φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων και επιβίβασης ή αποβίβασης των επιβατών και δεν εμφανίζει την ιδιαίτερη σημασία που έλαβε η ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών. Η σημασία όμως των συνδυασμένων μεταφορών αναγνωρίζεται σε ορισμό της Ευρωπαϊκής Επιτροπής από το 1997 που διατυπώθηκε 11 χρόνια αργότερα και ο οποίος αναφέρει ότι: "Οι λιμένες είναι εμπορικές επιχειρήσεις τοποθετημένες δίπλα στο νερό, το οποίο είναι αρκετά βαθύ ώστε να επιτρέπει την κίνηση των πλωτών σκαφών. Σε αυτές τις περιοχές δραστηριοποιούνται λιμενικές επιχειρήσεις οι οποίες αξιοποιούν την λιμενική υποδομή και ανωδομή, καθώς επίσης παρέχονται συμβατικές οδικές και σιδηροδρομικές υποδομές. Η λιμενική αγορά ρυθμίζεται ή διοικείται από κάποια Αρχή.

Η ανάγκη διερεύνησης της λειτουργίας των λιμένων ως κρίκων πλέον στη μεταφορική αλυσίδα άρχισε να γίνεται περισσότερο ξεκάθαρη με την ανάπτυξη των λειτουργιών hub / feeding στην διακίνηση των εμπορευματοκιβωτίων (Θεοδωρόπουλος κ.ά., 2006). Η σημασία αυτής της λειτουργίας των λιμένων αναγνωρίζεται από την UNSTAD, που αναφέρει τους λιμένες "ως χώρους διασύνδεσης μεταξύ μεταφορικών μέσων μεταφοράς, και κατά συνέπεια ως κέντρα συνδυασμένων μεταφορών, τα οποία πρέπει να ενοποιούνται εντός των αλυσίδων Logistics για να εκπληρώσουν αποτελεσματικά τις λειτουργίες τους" (Πάλλης Α.Α , 2007). Ο ορισμός αυτός της UNSTAD αναφέρεται στην πραγματικότητα στα μεγάλα σύγχρονα λιμάνια, χωρίς να περιλαμβάνει μικρότερους λιμένες όπου σήμερα καλούνται να ικανοποιήσουν ειδικές ανάγκες και στους οποίους δεν επιβάλλεται η υιοθέτηση σύνθετων μεθόδων παραγωγής.

Τα λιμάνια μπορούν να καταταγούν σε τέσσερις γενιές ανάλογα με τις δραστηριότητες τους:

1. Τα λιμάνια πρώτης γενιάς , μέχρι και το 1950 συνέδεαν την ξηρά με τη θάλασσα, με κύρια δραστηριότητα την φορτοεκφόρτωση των εμπορευμάτων, με αποτέλεσμα να απομονώνονται από δραστηριότητες μεταφοράς και εμπορίου, η προβολή του λιμανιού να μην έχει σημασία, να αγνοούν τις ανάγκες των χρηστών τους όταν η δύναμη είναι μονοπωλιακή, να θεωρούν τον εαυτό τους (οργανωτικά και διοικητικά) ως ανεξάρτητο βασίλειο, οι φορείς που εμπλέκονται να είναι απομονωμένοι, κ.ά

2. Τα λιμάνια δεύτερης γενιάς, μετά το 1950, χαρακτηρίζονται για τη διεύρυνση των υπηρεσιών τους και την επέκταση των συνεργασιών και εγκαταστάσεων τους προς το εσωτερικό της χώρας. Γενικότερα, θεωρούνται το κέντρο των μεταφορικών και εμπορικών υπηρεσιών, με ιδιαίτερη ανάπτυξη των ναυτιλιακών και βιομηχανικών δραστηριοτήτων.

3. Τα λιμάνια τρίτης γενιάς, μετά το 1980, παίζουν σχεδόν τον πιο σημαντικό ρόλο στην εφοδιαστική αλυσίδα, λόγω της ευρείας χρήσης των εμπορευματοκιβωτίων και των μεταφορών παγκοσμίως, καθώς αποτελούν κόμβο στο παγκόσμιο δίκτυο παραγωγής κατανάλωσης. Οι υπηρεσίες που προσφέρουν είναι οι παραδοσιακές λιμενικές (φορτοεκφόρτωση και χειρισμός φορτίου μέσω σύγχρονου μηχανολογικού και τεχνικού εξοπλισμού), οι βιομηχανικές –περιβαλλοντικές (και για τα πλοία και για τα φορτία, εφαρμογή του green management), οι διοικητικές –εμπορικές (πολύπλοκες οργανωτικές δομές, μηχανογράφηση, μείωση της γραφειοκρατίας) και τέλος οι υπηρεσίες διανομής (αποθήκευση και μεταφορά).

4. Προς μια τέταρτη γενιά λιμανιών ,στην οποία μπορεί μπορούν να ενταχθούν τα λιμάνια εκείνα ,που έχοντας κάνει τις νέες τεχνολογίες και τις εξελίξεις εκείνες στον τον κλάδο των logistics, αναπτύσσουν συνεργασίες με άλλους λιμένες για την πραγματοποίηση κοινών δράσεων συμπληρωματικού χαρακτήρα. Θα δημιουργηθούν με τον τρόπο αυτό ‘‘λιμενικές κοινότητες’’. Βασικές προϋποθέσεις των λιμανιών αυτών είναι η πλήρης αυτοματοποίηση των λειτουργιών των τερματικών σταθμών και η λειτουργία τους ως τμήματα ενός ολοκληρωμένου συστήματος εφοδιαστικής αλυσίδας.

Αυτό έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση του ελέγχου των λιμανιών σε μεγαλύτερη κλίμακα στο σύνολο της εφοδιαστικής αλυσίδας και δίνει κίνητρα για συνεργασίες και συμαχίες που ευνοούν όλους τους παίκτες της ναυτιλιακής αγοράς. (Grammenos, 2010) *The Handbook of maritime, economics and business 2010*)

4.2 Λιμενική βιομηχανία και κρίση του 2008

Οι βασικοί παράγοντες που ώθησαν την ανάπτυξη του παγκοσμίου εμπορίου τις τελευταίες δεκαετίες χρήζουν ιδιαίτερης ανάλυσης σχετικά με τη λογική τους. Ο τερματισμός στη διόγκωση των κεφαλαίων, η αποφυγή κατανάλωσης λόγω χρεών, η υπέρμετρη εμπιστοσύνη σε στρατηγικές που είχαν ως επίκεντρο τις εξαγωγές και η ανισορροπία που παρατηρείται στον καταμερισμό του εμπορίου επιφέρουν δραματικές αλλαγές και προσαρμογές στα συστήματα καθορισμού των τιμών. Μέχρι σήμερα, ένας οικονομικός κύκλος που αποτυπώνει μια περίοδο ανάπτυξης, ακολουθείται από μια φάση προσαρμογών, στην οποία διορθώνονται οι όποιες λανθασμένες κατανομές, ειδικότερα οι πιστωτικές. Για αυτό το λόγο, η τάση που οδήγησε σε σημαντική αύξηση στη ζήτηση για μεταφορικές υπηρεσίες, είναι λογικό να επιφέρει ανατροπή των δεδομένων, με σημαντικές επιπτώσεις στις συνθήκες λειτουργίας των ναυτιλιακών εταιρειών και των τερματικών σταθμών. Αυτή η φάση προσαρμογής είναι ακόμα πιο βίαιη, λόγω του διευρυμένου ρόλου της οικονομίας στη ναυτιλιακή βιομηχανία, στο εμπόριο και στους τερματικούς σταθμούς μεταφορών κατά τα τελευταία έτη.

Η παγκόσμια οικονομική κρίση, η οποία έκανε την εμφάνισή της στα τέλη του 2008 μέσω μιας χρηματοπιστωτικής κρίσης, έλαβε στις μέρες μας τεράστιες διαστάσεις. Η κρίση επέφερε μια γενική οικονομική ύφεση σε όλες τις αναπτυγμένες χώρες καθώς και στις σημαντικότερες οικονομίες, οι οποίες καθορίζουν σε απόλυτο βαθμό τις μελλοντικές ροές του εμπορίου και τις τάσεις των τρεχουσών οργανωτικών συμφωνιών του συγκεκριμένου τομέα. Εξαρτώμενοι παράγοντες (η σταθερότητα των διεθνών χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων η συνεχής αύξηση του παγκόσμιου ακαθάριστου προϊόντος και η εμπιστοσύνη στις οικονομίες των ανεπτυγμένων κρατών) καθώς και αμετάλλακτες σταθερές (κυβερνητικές επεμβάσεις στην οικονομία, η ανωτερότητα ευρέως εφαρμοσμένων λογιστικών προτύπων), πλέον αν δεν αποτελούν εχθρό της οικονομίας, τότε σίγουρα αμφισβητούνται.

Από τη στιγμή που ο τομέας της οικονομίας έχει αναλάβει πρωτεύοντα ρόλο στα παγκόσμια δρώμενα, η κατανόηση του διεθνούς εμπορίου και των μεταφορών απαιτεί

περισσότερο από ποτέ μια βαθιά ανάλυση στα οικονομικά ζητήματά του και στις επιπτώσεις που έχει στον τομέα των μεταφορών. Παραδόξως, αυτή η εμβάθυνση είναι δύσκολο να επιτευχθεί σε μια σύγχρονη ταυτόχρονη ανάλυση των ναυτιλιακών δικτύων και της οικονομικής των λιμένων. Αντί αυτού, οι στρατηγικές των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και των διαχειριστών λιμένων καθώς και η ευαισθησία των αλυσίδων εφοδιασμού στις μεταβολές των κοστών, έχουν αποτελέσει πεδία μελέτης που βοηθούν στην κατανόηση του τρόπου προσαρμογής της ναυτιλίας στις παρατηρούμενες αλλαγές.

4.3 Η κρίση του 2008 και τα μεγαλύτερα ευρωπαϊκά λιμάνια

Για μια περίοδο που διήρκησε πάνω από δύο δεκαετίες και ολοκληρώθηκε το 2007 τα διεθνή λιμάνια ‘βίωσαν’ μια διψήφια αύξηση στους όγκους που διαχειρίστηκαν. Το πρόβλημα για όλους εκείνη την εποχή ήταν η συμφόρηση και η έλλειψη χώρων. Χρειάστηκαν 36 χρόνια από την εισαγωγή του container για να φτάσει τα 100 εκατομμύρια lifts (1992) και μόλις 8 για να φτάσει τα 200 εκατομμύρια. Σε 4 μόλις χρόνια μετά είχαν φτάσει τα 300 εκατομμύρια και το 2008 τα 500. Η μεταφορά δια θαλάσσης βίωσε μια ανάπτυξη σε τέτοιο βαθμό που η λιμενική βιομηχανία δεν μπορούσε να χτίσει εγκαταστάσεις υποδομής.

Η κρίση του 2008 όμως ανέστρεψε την εικόνα. Το 2009 οι όγκοι έπεσαν κατά 20 % σε σχέση με το 2008. Η εικόνα αδρανών πλοίων και γερανών στα τερματικά μπορεί να οπτικοποιήσει το βαθμό της κρίσης που ξεκίνησε. Αυτό προκύπτει από το ότι η σχέση μεταξύ λιμένων και εμπορίου είναι άμεση. Μετά τη κατάρρευση του εμπορίου του 2008 αντίστοιχα άρχισαν να καταρρέουν και οι διακινούμενοι όγκοι εμπορευμάτων. Μεταξύ 2008 και 2009 17 από τα 20 λιμάνια διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων παγκοσμίως σημείωσαν αρνητική ανάπτυξη σε σχέση με το προηγούμενο έτος.

Όπως ξεκάθαρα φαίνεται στον παρακάτω πίνακα οι δείκτες βιομηχανικής παραγωγής κατέρευσαν τις χρονιές 2008 και 2009.

Διακρίνονται οι χώρες εντός ευρωζώνης (EA – 16) και συνολικά όλες οι χώρες της ΕΕ και συγκρίνονται οι ποσοστιαίες μεταβολές στην παραγωγή βιομηχανικών αγαθών, ενέργειας και καταναλωτικών αγαθών αλλά και οι συνολική παραγωγή. Η ποσοστιαία μεταβολή συγκρίνει στοιχεία του μήνα με του αντίστοιχου μήνα το προηγούμενο έτος. Η μεγαλύτερη πτώση παρατηρείται τον Απρίλη του 09 συγκρίνοντας στοιχεία με τον Απρίλη του 08.

Πίνακας 1 Δείκτες βιομηχανικής παραγωγής στην Ευρώπη-ετήσια διακύμανση

Πηγή: Eurostat

Table 1

Industrial production indicators in Europe – annual variation (% change compared with same month of the previous year).

| | Oct-08 | Nov-08 | Dec-08 | Jan-09 | Feb-09 | Mar-09 | Apr-09 | May-09 |
|----------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| EA-16 | | | | | | | | |
| Total industry | -5.9 | -9.1 | -12.3 | -16.5 | -19.1 | -19.4 | -21.3 | -17.6 |
| Intermediate goods | -8.1 | -12.8 | -21.5 | -22.9 | -25.0 | -26.1 | -27.0 | -23.1 |
| Energy | -3.1 | -5.2 | -4.8 | -0.8 | -4.0 | -10.2 | -12.5 | -7.5 |
| Capital goods | -5.6 | -8.9 | -11.6 | -22.5 | -25.5 | -23.3 | -27.4 | -23.1 |
| Durable consumer goods | -8.2 | -11.9 | -13.9 | -17.9 | -21.9 | -20.6 | -20.9 | -19.9 |
| Non-durable consumer goods | -2.5 | -3.2 | -2.1 | -4.8 | -6.7 | -5.4 | -5.2 | -2.8 |
| EU27 | | | | | | | | |
| Total industry | -5.7 | -9.0 | -12.0 | -15.9 | -18.1 | -18.1 | -19.3 | -16.6 |
| Intermediate goods | -8.0 | -12.6 | -20.3 | 22.9 | -24.5 | -25.0 | -25.6 | -22.3 |
| Energy | -4.3 | -5.7 | -5.6 | -2.1 | -3.9 | -9.8 | -12.0 | -8.2 |
| Capital goods | -5.3 | -9.3 | -12.1 | -21.7 | -23.9 | -22.3 | -25.6 | -22.1 |
| Durable consumer goods | -8.3 | -12.2 | -15.1 | -17.4 | -20.3 | -19.5 | -19.0 | -16.9 |
| Non-durable consumer goods | -2.6 | -3.5 | -2.4 | -4.2 | -5.7 | -4.2 | -3.8 | -2.6 |

NB: EA-16 means the Euro Area, all countries with the euro as currency. EU 27 is the entire Europea union. Source: Eurostat (2009).

Αυτό επέφερε σημαντικές αλλαγές στις στρατηγικές των port authorities, των ναυτιλιακών εταιριών και των διαχειριστών τερματικών. Τα σχέδια για επεκτάσεις και αναβλήθηκαν και οι ναυτιλιακές άρχισαν να προγραμματίζουν το πώς θα αντιμετωπίσουν την υπερπροσφορά χωρητικότητας αυξάνοντας τις συμμαχίες τους, συγκεντρώνοντας τους όγκους φορτίων σε κύριους εμπορικούς δρόμους και μειώνοντας τα κόστη τους. Όσες επενδύουν στη λιμενική βιομηχανία πλέον στοχεύουν στο να κάνουν πιο αποδοτικό ένα λιμάνι παρά να αυξήσουν το μέγεθος του.

Τα λιμάνια πλέον βρίσκονται σε συνεχή τιμολογιακή πίεση καθώς πλέον οι ναυτιλιακές μετακινούν τους όγκους των φορτίων τους για μικρές μόνο διαφορές στην τιμή μεταξύ των λιμένων.

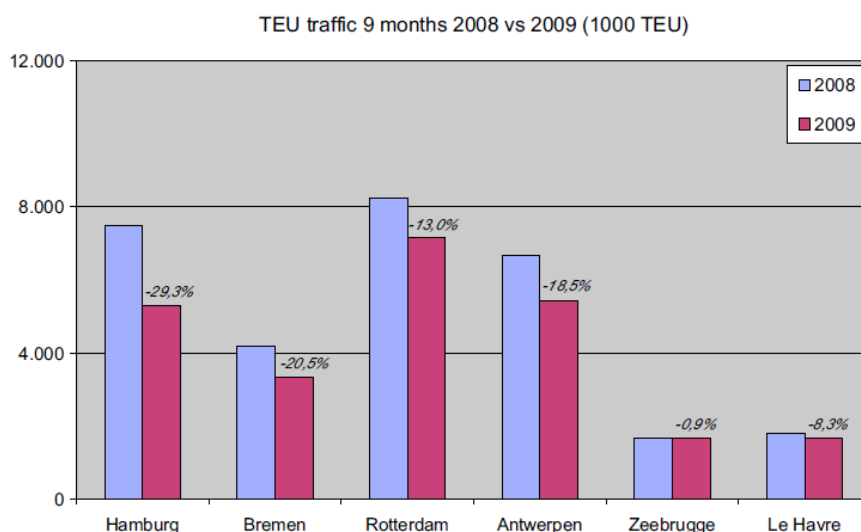
Οι τοπικές αρχές πλέον ζητούν από τα κράτη οικονομική βοήθεια για να φέρουν εις πέρας την ολοκλήρωση των έργων στα λιμάνια τους. Πχ Ιταλία. Η ευρωπαϊκή βοήθεια έχει παίξει καταλυτικό ρόλο στη χρηματοδότηση των λιμένων αλλά μόνο για τα λιμάνια που αποτελούν μέρος του σχεδίου για ένα Διερωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών.

Η κρίση παρόλα αυτά αποτελεί ευκαιρία για τη διατύπωση ξεκάθαρων στρατηγικών για τη λιμενική βιομηχανία. Πλέον τα λιμάνια επιχειρήσεις αντιλαμβάνονται ότι δεν μπορούν να έχουν γενικό προσανατολισμό αλλά πρέπει να στραφούν σε πιο εξειδικευμένες αγορές. Δίνεται η ευκαιρία ευρύτερων συνεργασιών αλλά και συντονισμός για τη βελτίωση του δικτύου της ενδοχώρας αλλά και εισαγωγή καινοτομιών για την αντιμετώπιση της γραφειοκρατίας και του ρίσκου των επενδύσεων. Έτσι τα λιμάνια θα είναι έτοιμα να αντιμετωπίσουν τις νέες προκλήσεις όταν επιστρέψουν οι καλύτερες μέρες.

Η χωρητικότητα και η ικανότητα ενός λιμανιού μετριέται με την μονάδα TEU (Twenty-foot Equivalent Units) καθώς ένα TEU ισοδυναμεί με ένα τυποποιημένο εμπορευματοκιβώτιο μήκους 20 ποδιών.

Ο παρακάτω πίνακας μας δείχνει την μείωση ποσοστιαία αλλά και σε απόλυτους αριθμούς των containers σε 5 από τα κορυφαία ευρωπαϊκά λιμάνια.

Γράφημα 7 Διακίνηση containers σε διάστημα 9 μηνών-Σύγκριση 2008-2009



Με βάση λοιπόν την μονάδα αυτή, κατατάσσονται τα παρακάτω μεγαλύτερα Ευρωπαϊκά λιμάνια στον Πίνακα 6.1. Το συνολικό μεικτό βάρος των εμπορευμάτων που διακινούνται στα λιμάνια της ΕΕ υπολογίζεται σε σχεδόν 3,8 δισεκατομμύρια τόνους το 2014, σημειώνοντας αύξηση 2% από το 2013.

Σύμφωνα με τα τελευταία στοιχεία της Eurostat (Μάρτιος,2016) η δραστηριότητα σε λιμάνια εμπορευματικών μεταφορών της ΕΕ φαίνεται να ανακάμπτει κατά το δεύτερο εξάμηνο του 2013, τάση που συνεχίστηκε σε όλο το 2014. Πάραυτα όμως, το μεικτό βάρος των εμπορευμάτων που διακινούνται στα λιμάνια της ΕΕ το 2014 ήταν χαμηλότερο από τις ετήσιες ποσότητες πριν από την οικονομική ύφεση στην Ευρώπη το 2009.

Πίνακας 2 Διακίνηση containers στα λιμάνια της Β. Ευρώπης

Πηγή: Eurostat

| | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | | | Growth rate 2013-2014 (%) |
|----------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|---------------------------------|
| | Total | Total | Total | Total | Total | Total | Total | Total | Total | Inwards | Outwards | Total | |
| EU-28 | 3 743.1 | 3 860.4 | 3 965.6 | 3 945.8 | 3 466.8 | 3 670.3 | 3 767.9 | 3 739.5 | 3 719.2 | 2 271.5 | 1 523.3 | 3 794.8 | +2.0 |
| BELGIUM (BE) | 206.5 | 218.9 | 236.3 | 243.8 | 203.4 | 228.2 | 232.8 | 224.0 | 228.1 | 126.2 | 111.7 | 237.9 | +4.3 |
| BULGARIA (BG) | 24.8 | 27.5 | 24.9 | 26.6 | 21.9 | 22.9 | 25.2 | 26.0 | 28.8 | 12.3 | 14.9 | 27.2 | -5.6 |
| DENMARK (DK) | 99.7 | 107.7 | 109.7 | 106.1 | 90.6 | 87.1 | 92.6 | 87.8 | 87.8 | 53.0 | 39.2 | 92.2 | +5.0 |
| GERMANY (DE) | 284.9 | 302.8 | 315.1 | 320.6 | 262.9 | 276.0 | 296.0 | 298.8 | 297.3 | 178.4 | 125.3 | 303.7 | +2.2 |
| ESTONIA (EE) | 46.5 | 50.0 | 45.0 | 36.2 | 38.5 | 46.0 | 48.5 | 43.5 | 42.9 | 13.7 | 29.9 | 43.6 | +1.6 |
| IRELAND (IE) | 52.1 | 53.3 | 54.1 | 51.1 | 41.8 | 45.1 | 45.1 | 47.6 | 46.7 | 29.1 | 18.4 | 47.5 | +1.6 |
| GREECE (EL) | 151.3 | 159.4 | 164.3 | 152.5 | 135.4 | 129.1 | 135.3 | 153.3 | 161.0 | 91.9 | 78.2 | 170.1 | +5.7 |
| SPAIN (ES) | 400.0 | 414.4 | 426.6 | 416.2 | 363.5 | 376.4 | 403.7 | 422.2 | 397.5 | 253.4 | 174.3 | 427.7 | +7.6 |
| FRANCE (FR) ⁽¹⁾ | 341.5 | 350.3 | 346.8 | 352.0 | 315.6 | 316.1 | 322.3 | 303.3 | 304.2 | 205.0 | 97.9 | 302.9 | -0.4 |
| CROATIA (HR) | 26.2 | 26.3 | 30.1 | 29.2 | 23.4 | 24.3 | 21.9 | 19.0 | 19.4 | 11.2 | 7.4 | 18.6 | -3.9 |
| ITALY (IT) | 508.9 | 520.2 | 537.3 | 526.2 | 469.9 | 494.1 | 499.9 | 476.8 | 457.1 | 284.0 | 159.2 | 443.1 | -3.0 |
| CYPRUS (CY) | 7.3 | 7.7 | 7.5 | 8.0 | 6.8 | 7.0 | 6.6 | 6.2 | 7.2 | 4.7 | 2.5 | 7.2 | +0.2 |
| LATVIA (LV) | 59.7 | 56.9 | 61.1 | 61.4 | 60.1 | 58.7 | 67.0 | 72.7 | 67.1 | 8.5 | 63.4 | 71.8 | +7.0 |
| LITHUANIA (LT) | 26.1 | 27.2 | 29.3 | 36.4 | 34.3 | 37.9 | 42.7 | 41.0 | 39.8 | 14.0 | 27.1 | 41.1 | +3.4 |
| MALTA (MT) | 3.5 | 3.6 | 3.2 | 3.4 | 3.4 | 3.8 | 3.3 | 3.3 | 3.1 | 3.2 | 0.3 | 3.5 | +11.6 |
| NETHERLANDS (NL) | 460.9 | 477.2 | 507.5 | 530.4 | 483.1 | 538.7 | 532.7 | 551.8 | 557.9 | 398.7 | 171.8 | 570.5 | +2.3 |
| POLAND (PL) | 54.8 | 53.1 | 52.4 | 48.8 | 45.1 | 59.5 | 57.7 | 58.8 | 64.3 | 39.0 | 29.8 | 68.7 | +6.9 |
| PORTUGAL (PT) | 65.3 | 66.9 | 68.2 | 65.3 | 61.7 | 66.0 | 67.5 | 67.9 | 78.2 | 46.3 | 33.8 | 80.2 | +2.4 |
| ROMANIA (RO) | 47.7 | 46.7 | 48.9 | 50.5 | 36.1 | 38.1 | 38.9 | 39.5 | 43.6 | 18.4 | 25.3 | 43.8 | +0.4 |
| SLOVENIA (SI) | 12.6 | 15.5 | 15.9 | 16.6 | 13.4 | 14.6 | 16.2 | 16.9 | 17.2 | 12.2 | 5.8 | 18.0 | +4.8 |
| FINLAND (FI) | 99.6 | 110.5 | 114.8 | 114.7 | 93.2 | 109.3 | 115.5 | 105.1 | 105.1 | 52.4 | 53.1 | 105.5 | +0.4 |
| SWEDEN (SE) | 178.1 | 180.5 | 185.1 | 187.8 | 161.8 | 179.6 | 177.1 | 173.0 | 161.6 | 90.5 | 76.3 | 166.9 | +3.3 |
| UNITED KINGDOM (UK) | 584.9 | 583.7 | 581.5 | 562.2 | 500.9 | 511.9 | 519.5 | 500.9 | 503.3 | 325.5 | 177.7 | 503.2 | -0.0 |
| ICELAND (IS) | 5.7 | 5.9 | 6.1 | 6.6 | 6.2 | 6.0 | 6.1 | 6.4 | 6.8 | : | : | 6.7 | -2.3 |
| NORWAY (NO) | 201.7 | 196.8 | 198.5 | 193.4 | 182.6 | 195.1 | 199.0 | 206.0 | 207.1 | 63.5 | 137.4 | 200.8 | -3.0 |
| MONTENEGRO (ME) | : | : | : | : | : | : | : | 1.2 | 1.3 | 0.7 | 0.5 | 1.2 | -2.0 |
| TURKEY (TR) | : | : | : | 305.3 | 293.9 | 338.1 | 359.1 | 374.7 | 379.4 | 222.8 | 155.9 | 378.7 | -0.2 |

Στο παρακάτω διάγραμμα αποτυπώνεται η κατάσταση σε 5 επιλεγμένα μεγάλα λιμάνια με τη κύρια μείωση των διακινούμενων εμπορευματοκιβωτίων να αποτυπώνεται τα χρόνια από το 2008 έως το 2011:

Γράφημα 8 Μηνιαία διακίνηση containers σε επιλεγμένα λιμάνια

Πηγή: Economic cyclec in maritime shipping and ports



Όπως εξηγήσαμε και παραπάνω το φορτίο που χειρίστηκαν τα ευρωπαϊκά λιμάνια έπεσε περισσότερο από 12% το 2009 σχεδόν μετά από μια δεκαετία συνεχούς ανάπτυξης.

Το 2009 τα λιμάνια της ΕΕ των 27 διαχειρίστηκαν 500 εκατομύρια τόνους λιγότερους σε σχέση με το 2007/08 (3,4 δις σε σχέση με 3,9) και η οικονομική κρίση χτύπησε περισσότερο την εσωτερική (-15%) σε σχέση με την εξωτερική μεταφορά (-8%).

Πίνακας 3 Διακίνηση container σε επιλεγμένα ευρωπαϊκά λιμάνια

Πηγή Eurostat

| | 1997 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | | | Growth rate 2008-2009 (%) | |
|-----------|-------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|----------|---------|---------------------------------|--------|
| | Total | Total | Total | Total | Total | Total | Total | Total | Inwards | Outwards | Total | | |
| EU-27 | : | 3 334.8 | 3 452.3 | 3 570.2 | 3 718.7 | 3 835.9 | 3 937.5 | 3 918.6 | 2 128.0 | 1 305.1 | 3 433.0 | -12.4% | |
| EU-15 | : | 2 887.2 | 3 091.0 | 3 188.8 | 3 304.6 | 3 433.8 | 3 545.9 | 3 647.3 | 3 628.8 | 2 030.4 | 1 141.0 | 3 171.4 | -12.6% |
| EEA-IS+HR | : | 3 543.4 | 3 659.4 | 3 793.7 | 3 946.6 | 4 059.1 | 4 166.1 | 4 141.2 | 2 197.1 | 1 441.9 | 3 639.0 | -12.1% | |
| BE | : | 161.6 | 173.8 | 181.1 | 187.9 | 206.5 | 218.9 | 236.3 | 243.8 | 111.7 | 91.7 | 203.4 | -16.6% |
| BG | : | 20.4 | 21.4 | 23.1 | 24.8 | 27.5 | 24.9 | 26.6 | 11.8 | 10.1 | 21.9 | -17.6% | |
| DK | : | 124.0 | 94.3 | 104.0 | 100.4 | 99.7 | 107.7 | 109.7 | 106.1 | 50.5 | 40.1 | 90.6 | -14.6% |
| DE | : | 213.3 | 246.4 | 254.8 | 271.9 | 284.9 | 302.8 | 315.1 | 320.6 | 160.6 | 102.3 | 262.9 | -18.0% |
| EE | : | 44.7 | 47.0 | 44.8 | 46.5 | 50.0 | 45.0 | 36.2 | 9.0 | 29.5 | 38.5 | +6.4% | |
| IE | : | 36.3 | 44.9 | 46.2 | 47.7 | 52.1 | 53.3 | 54.1 | 51.1 | 29.0 | 12.9 | 41.8 | -18.1% |
| EL | : | 101.3 | 147.7 | 162.5 | 157.9 | 151.3 | 159.4 | 164.3 | 152.5 | 79.4 | 56.1 | 135.4 | -11.2% |
| ES | : | 270.6 | 326.0 | 343.7 | 373.1 | 400.0 | 414.4 | 426.6 | 416.2 | 248.8 | 114.8 | 363.5 | -12.6% |
| FR | : | 305.1 | 319.0 | 330.1 | 334.0 | 341.5 | 350.3 | 346.8 | 352.0 | 216.9 | 98.6 | 315.5 | -10.4% |
| IT | : | 434.3 | 458.0 | 477.0 | 485.0 | 508.9 | 520.2 | 537.3 | 526.2 | 319.5 | 153.0 | 472.5 | -10.2% |
| CY | : | 7.2 | 7.3 | 6.8 | 7.3 | 7.6 | 7.5 | 7.9 | 5.8 | 1.0 | 6.8 | -14.7% | |
| LV | : | 52.0 | 54.7 | 54.8 | 59.7 | 56.9 | 61.1 | 61.4 | 4.4 | 55.7 | 60.1 | -2.2% | |
| LT | : | 24.4 | 30.2 | 25.8 | 26.1 | 27.2 | 29.3 | 36.4 | 13.7 | 20.6 | 34.3 | -5.6% | |
| MT | : | 5.0 | 5.2 | 5.3 | 5.3 | 5.5 | 5.3 | 5.5 | 4.3 | 1.2 | 5.5 | +0.1% | |
| NL | : | 402.2 | 413.3 | 410.3 | 440.7 | 460.9 | 477.2 | 507.5 | 530.4 | 333.5 | 134.5 | 468.1 | -11.7% |
| PL | : | 48.1 | 51.0 | 52.3 | 54.8 | 53.1 | 52.4 | 48.8 | 23.0 | 22.1 | 45.1 | -7.7% | |
| PT | : | 54.7 | 55.6 | 57.5 | 59.1 | 65.3 | 66.9 | 68.2 | 65.3 | 41.9 | 19.8 | 61.7 | -5.5% |
| RO | : | 32.7 | 35.9 | 40.6 | 47.7 | 46.7 | 48.9 | 50.5 | 16.4 | 19.7 | 36.1 | -28.5% | |
| SI | : | 9.3 | 10.8 | 12.1 | 12.6 | 15.5 | 15.9 | 16.6 | 9.2 | 4.2 | 13.4 | -19.3% | |
| FI | : | 75.3 | 99.1 | 104.4 | 106.5 | 99.6 | 110.5 | 114.8 | 114.7 | 50.4 | 42.9 | 93.2 | -18.7% |
| SE | : | 149.9 | 154.6 | 161.5 | 167.4 | 178.1 | 180.5 | 185.1 | 187.8 | 84.7 | 77.1 | 161.8 | -13.8% |
| UK | : | 558.5 | 558.3 | 555.7 | 573.1 | 584.9 | 583.7 | 581.5 | 562.2 | 303.6 | 197.3 | 500.9 | -10.9% |
| IS | : | 4.8 | 5.0 | 5.3 | 5.7 | 5.9 | : | : | : | : | : | : | : |
| NO | : | 190.0 | 186.8 | 198.2 | 201.7 | 196.8 | 198.5 | 193.4 | 55.8 | 126.8 | 182.6 | -5.6% | |
| HR | : | 18.6 | 20.3 | 25.2 | 26.2 | 26.3 | 30.1 | 29.2 | 13.3 | 10.1 | 23.4 | -20.0% | |

Source: Eurostat (online data code: [mar_mg_aa_cwhd](#))

Σε ετήσια βάση τα λιμάνια της ευρώπης υπέστησαν μια μείωση 12,4 % με τις μεγαλύτερες μειώσεις να διαπιστώνονται στη Ρουμανία, τη Σλοβενία και τη Φινλανδία. Μόνο σε δύο χώρες παρατηρήθηκε αύξηση, στην Εσθονία, ίσως λόγω της αύξησης της μεταφοράς λιπαντικών προϊόντων στις ΗΠΑ και στη Μάλτα. Οι επιπτώσεις της οικονομικής κρίσης είναι εμφανείς από τα αρνητικά στατιστικά που καταγράφονται σε όλα τα λιμάνια. Μόνο 3 από τα κορυφαία 20 αύξησαν τη δραστηριότητα τους μεταξύ του 2008-09. Και τα 3 εξειδικεύονται στο χύδην υγρό φορτίο που ήταν αυτό που επηρεάστηκε λιγότερο από την κρίση. (Μπέργκεν, Τριέστε, Μίλγορντ Χαβεν) Το ίδιο παρατηρείται και για τα λιμάνια της Valencia και του Zeebrugge που συνέχισαν να αναπτύσσονται κυρίως λόγω της ανάπτυξης δεσμών με πιο μακρινούς εταίρους όπως η Κίνα, η Ινδία, η Βραζιλία και ο Καναδάς. Ανάπτυξη παρατηρείται και για το λιμάνι της Μασσαλίας λόγω της δραστηριότητας

μεταφοράς κοντέινερς από και προς τα λιμάνια της Κίνας της Σιγκαπούρης και των ΗΑΕ. Ο Πειραιάς για τον οποίο το 2008 αποτελεί μια αρνητική χρονιά αυξάνει τη δραστηριότητα του κατά 53 % με ένα μεγάλο μερίδιο να οφείλεται στη ναυτιλία μικρών αποστάσεων. Αρνητικά αποτελέσματα παρατηρήθηκαν για όσα λιμάνια χειρίστηκαν χύδην ξηρό φορτίο αλλά και container.

Πίνακας 4 Διακίνηση container στα 20 μεγαλύτερα ευρωπαϊκά λιμάνια

Πηγή Eurostat

Table 4: Top-20 container ports in 2009 – by volume of containers handled in (1000 TEUs⁽¹⁾)

| Rank 2009 | Port | * | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | | 2009 | | Growth rate 2008-2009 (%) | | |
|-----------------------------------|----------------------------------|-----|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|----------------|--------|----------------|---------------------------|----------------|--------|
| | | | Total | Total | Total | Total | Total | Total | Total | of which empty | Total | of which empty | Total | of which empty | |
| 1 | Rotterdam (NL) | = | 6 505 | 7 118 | 8 242 | 9 195 | 9 575 | 10 773 | 10 631 | 2 224 | 9 579 | 1 619 | -9.9% | -27.2% | |
| 2 | Hamburg (DE) | = | 5 376 | 6 126 | 7 004 | 8 084 | 8 878 | 9 914 | 9 767 | 1 825 | 7 031 | 1 011 | -28.0% | -44.6% | |
| 3 | Antwerpen (BE) ⁽²⁾ | = | 3 153 | 4 012 | 5 055 | 6 221 | 6 718 | 7 879 | 8 379 | 1 248 | 7 014 | 1 034 | -16.3% | -17.1% | |
| 4 | Bremerhaven (DE) | = | 3 004 | 3 159 | 3 501 | 3 696 | 4 479 | 4 884 | 5 451 | 694 | 4 552 | 543 | -16.5% | -21.8% | |
| 5 | Valencia (ES) ⁽⁴⁾ | = | 1 826 | 2 012 | 2 156 | 2 415 | 2 615 | 3 049 | 3 606 | 845 | 3 654 | 817 | +1.3% | -3.3% | |
| 6 | Felixstowe (UK) | +2 | 2 682 | 2 482 | 2 717 | 2 760 | 3 030 | 3 342 | 3 131 | 828 | 3 021 | 749 | -3.5% | -9.5% | |
| 7 | Algeciras (ES) ⁽²⁾⁽⁴⁾ | -1 | 1 732 | 2 024 | 970 | 3 184 | 3 262 | 3 420 | 3 298 | 476 | 2 953 | 522 | -10.4% | +9.7% | |
| 8 | Giola Tauro (IT) | -1 | 2 883 | 3 094 | 3 170 | 3 123 | 2 835 | 3 464 | 3 165 | 309 | 2 725 | 223 | -13.9% | -27.9% | |
| 9 | Le Havre (FR) | +1 | 1 754 | 2 015 | 2 158 | 2 144 | 2 119 | 2 685 | 2 512 | 421 | 2 257 | 378 | -10.1% | -10.2% | |
| 10 | Barcelona (ES) ⁽⁴⁾ | -1 | 1 122 | 1 765 | 2 084 | 2 071 | 2 315 | 2 606 | 2 565 | 657 | 1 846 | 480 | -28.0% | -27.1% | |
| 11 | Zeebrugge (BE) | +3 | 329 | 328 | 458 | 682 | 895 | 1 191 | 1 401 | 452 | 1 467 | 271 | +4.7% | -40.0% | |
| 12 | Southampton (UK) | -2 | 1 275 | 1 375 | 1 435 | 1 384 | 1 502 | 1 905 | 1 617 | 521 | 1 385 | 350 | -14.4% | -32.7% | |
| 13 | Genova (IT) | -1 | 1 499 | 1 591 | 1 437 | 1 038 | 1 146 | 1 230 | 1 462 | 24 | 1 311 | 37 | -10.3% | +50.6% | |
| 14 | Las Palmas (ES) ⁽⁴⁾ | +1 | 726 | 966 | 1 111 | 1 222 | 1 303 | 1 319 | 1 312 | 325 | 1 006 | 255 | -23.3% | -21.6% | |
| 15 | Marseille (FR) | +3 | 811 | 835 | 920 | 911 | 950 | 1 058 | 901 | 142 | 943 | 135 | +4.6% | -5.1% | |
| 16 | La Spezia (IT) | = | 780 | 836 | 879 | 916 | 1 086 | 1 130 | 1 186 | 180 | 840 | 121 | -29.1% | -32.9% | |
| 17 | Göteborg (SE) | +3 | 725 | 634 | 722 | 772 | 812 | 841 | 864 | 156 | 824 | 165 | -4.6% | +5.6% | |
| 18 | Piraeus (EL) | +12 | 1 395 | 1 606 | 1 551 | 1 401 | 1 413 | 1 384 | 437 | 148 | 667 | 205 | +52.6% | +38.7% | |
| 19 | London (UK) | -2 | 875 | 895 | 966 | 765 | 743 | 858 | 983 | 301 | 646 | 194 | -34.3% | -35.5% | |
| 20 | Constanta (RO) | -7 | : | : | 391 | 867 | 1 170 | 1 445 | 1 405 | 454 | 607 | 181 | -56.8% | -60.2% | |
| Total top 20 ports ⁽⁵⁾ | | | - | 39 141 | 43 674 | 47 352 | 53 032 | 57 003 | 64 491 | 64 531 | 12 302 | 54 331 | 9 289 | -15.8% | -24.5% |
| EEA+HR (main ports) | | | - | : | : | 61 670 | 69 527 | 74 476 | 83 947 | 83 048 | 17 346 | 70 471 | 13 325 | -15.1% | -23.2% |

* This column indicates the number of positions lost or gained compared to 2008

(1) TEU = Twenty-foot Equivalent Unit (unit of volume equivalent to a 20 foot ISO container).

(2) Partial data up to 2nd quarter 2004.

(3) Data for 2004 are underestimated.

(4) Data for the period 2003–2009 are provisional and likely to be revised.

(5) Information about the ports being part of the top 20 ports during the reference year concerned. The composition of the top 20 changes over time.

Source: Eurostat (online data code: [mar_mq_am_pvh](#))

Η Ολλανδία παρέμεινε η κυριότερη χώρα θαλάσσιων εμπορευματικών μεταφορών στην Ευρώπη το 2014, ενώ το Ρότερνταμ, Αμβέρσα, το Αμβούργο και το Άμστερνταμ διατήρησαν τις θέσεις τους ως τα τέσσερα μεγαλύτερα ευρωπαϊκά λιμάνια. Τα 20 μεγαλύτερα λιμάνια αντιπροσώπευαν περίπου το 38% της συνολικής χωρητικότητας των

Πίνακας 5 Διακίνηση container στα 20 μεγαλύτερα ευρωπαϊκά λιμάνια σύγκριση 1997-2014

Πηγή Eurostat

| Rank 2014 | Port | * | 1997-2013 | | | | | | | 2014 | | | | | | | Growth rate 2013-2014 (%) | Average annual growth rate 1997-2014 (%) | | |
|-----------------------------------|------------------|----|-----------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|--------------|----------|---------|------------------------------|----------------|-------------------|--------------------|---------------------------|--|------------------|--------|
| | | | 1997 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | By direction | | | By type of cargo handled (%) | | | | | | | |
| | | | Total | Total | Total | Total | Total | Total | Total | Inwards | Outwards | Total | Liquid bulk goods | Dry bulk goods | Large con-tainers | Ro-Ro Mobile units | | | Other cargo, nes | Unkown |
| 1 | Rotterdam (NL) | = | 303.4 | 384.2 | 353.9 | 395.8 | 396.5 | 409.7 | 414.8 | 296.5 | 125.1 | 421.6 | 47 | 19 | 26 | 3 | 5 | 0 | +1.6 | +2.0 |
| 2 | Antwerpen (BE) | = | 104.6 | 171.2 | 142.1 | 160.0 | 168.5 | 164.5 | 172.0 | 89.7 | 90.7 | 180.4 | 35 | 7 | 50 | 3 | 5 | 0 | +4.9 | +3.3 |
| 3 | Hamburg (DE) | = | 69.6 | 118.9 | 94.8 | 104.5 | 114.4 | 113.5 | 120.6 | 71.3 | 54.7 | 126.0 | 11 | 23 | 65 | 0 | 1 | 0 | +4.5 | +3.6 |
| 4 | Amsterdam (NL) | = | 54.4 | 97.7 | 85.6 | 89.9 | 88.3 | 90.9 | 93.1 | 66.3 | 30.8 | 97.1 | 46 | 44 | 0 | 1 | 8 | 0 | +4.2 | +3.5 |
| 5 | Algeciras (ES) | +1 | 34.2 | 61.9 | 56.8 | 58.6 | 68.8 | 74.6 | 67.6 | 42.5 | 33.1 | 75.6 | 33 | 2 | 60 | 1 | 4 | 0 | +11.9 | +4.8 |
| 6 | Marseille (FR) | -1 | 92.9 | 92.5 | 79.8 | 82.4 | 84.5 | 81.8 | 76.2 | 55.6 | 18.8 | 74.4 | 64 | 17 | 12 | 6 | 1 | 0 | -2.4 | -1.3 |
| 7 | Le Havre (FR) | = | 58.2 | 75.6 | 69.2 | 65.8 | 63.4 | 59.2 | 64.4 | 44.0 | 17.4 | 61.4 | 62 | 2 | 34 | 1 | 0 | 0 | -4.6 | +0.3 |
| 8 | Immingham (UK) | = | 48.0 | 65.3 | 54.7 | 54.0 | 57.2 | 60.1 | 62.6 | 43.6 | 15.7 | 59.4 | 35 | 36 | 2 | 25 | 2 | 0 | -5.2 | +1.3 |
| 9 | Izmit (TR) | = | : | 52.8 | 46.9 | 53.8 | 55.0 | 60.6 | 60.7 | 43.1 | 15.5 | 58.6 | 35 | 36 | 15 | 0 | 13 | 0 | -3.4 | : |
| 10 | Botas (TR) | = | : | 60.0 | 72.0 | 68.3 | 65.5 | 61.2 | 56.1 | 12.5 | 44.5 | 57.0 | 85 | 14 | 0 | 0 | 1 | 0 | +1.7 | : |
| 11 | Valencia (ES) | +1 | 16.3 | 50.2 | 48.3 | 53.1 | 54.2 | 54.2 | 53.5 | 25.3 | 29.8 | 55.0 | 9 | 5 | 73 | 2 | 11 | 0 | +2.9 | +7.4 |
| 12 | Bremerhaven (DE) | -1 | 16.6 | 49.0 | 42.7 | 45.9 | 55.9 | 58.2 | 54.5 | 23.7 | 29.9 | 53.6 | 1 | 0 | 90 | 7 | 2 | 0 | -1.6 | +7.1 |
| 13 | Trieste (IT) | +1 | 42.1 | 37.2 | 41.0 | 40.6 | 41.8 | 42.1 | 46.0 | 40.4 | 6.9 | 47.3 | 71 | 1 | 11 | 12 | 4 | 0 | +2.8 | +0.7 |
| 14 | London (UK) | +1 | 55.7 | 53.0 | 45.4 | 48.1 | 48.8 | 43.7 | 43.2 | 37.5 | 7.0 | 44.5 | 29 | 29 | 20 | 18 | 5 | 0 | +3.0 | -1.3 |
| 15 | Genova (IT) | +2 | 42.2 | 46.5 | 42.7 | 41.4 | 42.4 | 42.5 | 40.8 | 29.3 | 14.1 | 43.4 | 40 | 3 | 36 | 19 | 1 | 0 | +6.3 | +0.2 |
| 16 | Piraeus (EL) | +2 | 8.9 | 8.8 | 10.1 | 13.1 | 23.5 | 35.2 | 40.2 | 21.3 | 21.0 | 42.2 | 1 | 1 | 86 | 12 | 0 | 0 | +5.1 | +9.6 |
| 17 | Bergen (NO) | -4 | : | 52.4 | 56.0 | 49.8 | 52.3 | 54.6 | 51.8 | 10.0 | 32.1 | 42.1 | 90 | 7 | 0 | 0 | 3 | 0 | -18.8 | : |
| 18 | Alliaga (TR) | +1 | : | 37.6 | 31.4 | 37.4 | 37.6 | 42.6 | 39.5 | 27.5 | 14.5 | 42.0 | 47 | 37 | 12 | 0 | 4 | 0 | +6.3 | : |
| 19 | Barcelona (ES) | +8 | 22.9 | 41.5 | 35.9 | 35.3 | 35.2 | 34.3 | 34.4 | 20.7 | 20.5 | 41.2 | 34 | 13 | 37 | 13 | 2 | 0 | +19.8 | +3.5 |
| 20 | Ambarli (TR) | = | : | 26.7 | 19.7 | 28.8 | 33.7 | 35.6 | 39.2 | 23.3 | 16.6 | 39.9 | 4 | 10 | 86 | 0 | 0 | 0 | +2.0 | : |
| Total top 20 ports ⁽²⁾ | | | - | 1 664.6 | 1 486.4 | 1 580.6 | 1 629.5 | 1 635.6 | 1 637.9 | 1 024.0 | 638.9 | 1 662.9 | 40 | 17 | 35 | 5 | 4 | 0 | +1.5 | : |
| EEA+TR (all ports) | | | - | 4 450.9 | 3 949.5 | 4 210.2 | 4 332.2 | 4 324.3 | 4 305.8 | 2 554.3 | 1 813.3 | 4 374.3 | : | : | : | : | : | : | +1.6 | : |

* This column indicates the number of positions lost or gained compared to 2013.

(1) Data have been estimated by Eurostat based on partial data.

(2) Total figure for the ports being part of the top 20 ports during the reference year concerned.

εμπορευμάτων που διακινούνταν στις χώρες για το 2014. Μάλιστα το λιμάνι του Ρότερνταμ και μόνο αντιπροσώπευε σχεδόν το 10% της συνολικής χωρητικότητας.

Τα πέντε αυτά μεγάλα λιμάνια φορτίου στην Ευρώπη κατέγραψαν αυξήσεις στις ποσότητες που διακινούσαν το 2014. Συγκεκριμένα στο Ρότερνταμ παρατηρήθηκε μια αύξηση της τάξης του 1,6% στην συνολική του χωρητικότητα σε σχέση με το προηγούμενο έτος, ενώ η Αμβέρσα στο Βέλγιο, το Αμβούργο στη Γερμανία και το Άμστερνταμ στην Ολλανδία σημείωσαν συνολικά αύξηση μεταξύ 4% και 5%. Το λιμάνι του Algeciras στην Ισπανία σημείωσε αύξηση σχεδόν 12% σε σύγκριση με το 2013, ξεπερνώντας την Μασσαλία που θεωρούνταν ως το 5^ο μεγαλύτερο ευρωπαϊκό λιμάνι σε όρους μεικτού βάρους των εμπορευμάτων που διακινούνταν το 2014.

Μεταξύ των άλλων 20 μεγαλύτερων λιμανιών φορτίου, η Βαρκελώνη στην Ισπανία (19,8%), η Γένοβα στην Ιταλία (6,3%) κατέγραψαν σημαντικές αυξήσεις του συνολικού όγκου των εμπορευμάτων που διακινούσαν το 2014. Σε αντίθεση, τα λιμάνια της Μπέργκεν στη Νορβηγία (-18,8%), το Immingham στο Ηνωμένο Βασίλειο (-5,2%) και το Le Havre στη Γαλλία (-4,6%) ανέφεραν σημαντικές μειώσεις στις δραστηριότητες των λιμανιών τους το 2014. Οι μειώσεις αυτές οφείλονταν κυρίως στη μειωμένη χωρητικότητα των ξηρών χύδην

εμπορευμάτων στα δύο πρώτα λιμάνια καθώς και στη μειωμένη χωρητικότητα των υγρών χύμα προϊόντων στο λιμάνη της Μπέργκεν.

Με 11,6 εκατομμύρια (TEUs) το 2014 το Ρότερνταμ διατηρησε τον τίτλο του μεγαλύτερου λιμανιού εμπορευματοκιβωτίων της Ευρώπης. Το Ρότερνταμ ακολουθήθηκε το Αμβούργο με 9,8 εκατομμύρια TEUs και η Αμβέρσα με 8,8 εκατομμύρια TEUs το 2014. Οι περισσότεροι από τους λιμένες εμπορευματοκιβωτίων του Πίνακα 6.2, ανέφεραν αύξηση του αριθμού των TEUs κατά το 2014.

Οι μεγαλύτερες αυξήσεις καταγράφηκαν από τις Σίνες στην Πορτογαλία (31,9%), τη Γένοβα στην Ιταλία (30,3%) και το Southampton στο Ηνωμένο Βασίλειο (27,2%). Μόνο δύο από τα λιμάνια του Πίνακα 6.2 ανέφεραν χαμηλότερο χειρισμό σε όγκο TEUs το 2014 σε σχέση με το προηγούμενο έτος: Τα λιμάνια αυτά ήταν της Βρέμης στη Γερμανία (-1,6%) και της Μασσαλίας στη Γαλλία (-0,5%).

Έντεκα από τα 20 κορυφαία λιμάνια φορτίου το 2014 βρίσκονταν στην Μεσόγειο και οκτώ βρίσκονταν στην ακτή της Βόρειας Θάλασσας, ενώ ένα λιμάνι βρισκόταν στις ακτές του Ατλαντικού της Ευρώπης. Η σύνθεση της λιμενικής υποδομής μερικές φορές θα καθορίσει αν μια χώρα εκπροσωπείται στην λίστα των μεγαλύτερων 20 λιμένων φορτίου ή όχι. Η Δανία, η Σουηδία και η Φινλανδία, για παράδειγμα, έχουν ένα μεγάλο αριθμό μεσαίων λιμανιών, αλλά όλα χειρίζονται χαμηλότερους όγκους εμπορευμάτων από τα 39,9 εκατομμύρια τόνους που απαιτούνται για να καταταγούν στην κορυφή της λίστας των 20 μεγαλύτερων λιμένων.

Από την άλλη, ο αριθμός των επιβατών που διέρχονται από τους λιμένες της ΕΕ αυξήθηκε κατά 0,6% μεταξύ των ετών 2013 και 2014, που έφταναν έως τα 402 εκατομμύρια επιβάτες. Με 75 εκατομμύρια επιβάτες να διέρχονται από τους λιμένες της Ελλάδας, η χώρας μας αποτέλεσε την κύρια Ευρωπαϊκή χώρα θαλάσσιων επιβατικών λιμανιών κατά το 2014, ξεπερνώντας την Ιταλία, για πρώτη φορά από το 2008. Η Ελλάδα και η Ιταλία, παρέμειναν οι κορυφαίες χώρες των θαλάσσιων επιβατικών μεταφορών στην Ευρώπη το 2014, με συνολικό μερίδιο κοντά στο 37% του συνολικού αριθμού των θαλάσσιων επιβατικών μεταφορών που επιβιβάζονται και αποβιβάζονται στις χώρες της ΕΕ.

Τα πρώτα σημάδια για το 2016 δεν δείχνουν ανάκαμψη της κυκλοφορίας σε σύντομο χρονικό διάστημα. Αυτό πρέπει να οδηγήσει σε συνεργασία μεταξύ λιμένων. Ως εκ τούτου, θα πρέπει επίσης να σχεδιάζουν τις εμπορικές και τις λιμενικές στρατηγικές σχεδιασμού

τους ώστε να μπορούν να τους βοηθήσουν και να μειώσουν την έκθεσή τους στην υψηλή αστάθεια που άσκει το μακροοικονομικό περιβάλλον, αλλά και το ταχέως μεταβαλλόμενο τοπίο στις ναυτιλιακές εταιρείες τακτικών γραμμών (π.χ. η έναρξη συγχώνευσης ναυτιλιακών εταιρείας και των συναφών αλλαγών στον σχηματισμό ευρύτερων συμμαχιών).

Πίνακας 6: Σύγκριση ανάπτυξης στα λιμάνια της Ευρώπης από το 2014

Πηγή: Eurostat

| Rank 2015 | Port | * | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | | 2015 | | Growth rate 2014-2015 (%) | | |
|----------------------------|-------------------|----|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|----------------|---------|----------------|---------------------------|----------------|------|
| | | | Total | Total | Total | Total | Total | Total | Total | Total | Total | Total | of which empty | Total | of which empty | Total | of which empty | |
| 1 | Rotterdam (NL) | = | 9 195 | 9 575 | 10 773 | 10 631 | 9 579 | 11 017 | 11 340 | 11 418 | 11 021 | 11 634 | 2 295 | 11 577 | 2 349 | -0.5 | +2.3 | |
| 2 | Antwerpen (BE) | +1 | 6 221 | 6 718 | 7 879 | 8 379 | 7 014 | 8 144 | 8 317 | 8 174 | 8 256 | 8 812 | 1 178 | 9 370 | 1 389 | +6.3 | +18.0 | |
| 3 | Hamburg (DE) | -1 | 8 084 | 8 878 | 9 914 | 9 767 | 7 031 | 7 906 | 9 035 | 8 891 | 9 302 | 9 775 | 1 266 | 8 848 | 1 287 | -9.5 | +1.7 | |
| 4 | Bremerhaven (DE) | = | 3 696 | 4 479 | 4 884 | 5 451 | 4 552 | 4 858 | 5 911 | 6 111 | 5 822 | 5 731 | 772 | 5 467 | 730 | -4.6 | -5.4 | |
| 5 | Valencia (ES) | +1 | 2 415 | 2 615 | 3 049 | 3 606 | 3 654 | 4 211 | 4 332 | 4 471 | 4 328 | 4 407 | 1 141 | 4 609 | 1 152 | +4.6 | +1.0 | |
| 6 | Algeciras (ES) | -1 | 3 180 | 3 258 | 3 413 | 3 291 | 2 947 | 2 773 | 3 593 | 4 113 | 3 988 | 4 555 | 946 | 4 516 | 801 | -0.9 | -15.3 | |
| 7 | Felixstowe (UK) | = | 2 760 | 3 030 | 3 342 | 3 131 | 3 021 | 3 415 | 3 249 | 3 368 | 3 434 | 4 072 | 1 203 | 4 043 | 1 147 | -0.7 | -4.6 | |
| 8 | Piraeus (EL) | +1 | 1 401 | 1 413 | 1 384 | 437 | 667 | 850 | 1 681 | 2 815 | 3 199 | 3 493 | 755 | 3 360 | 679 | -3.8 | -10.1 | |
| 9 | Ambarli (TR) | +1 | : | : | : | : | : | 2 464 | 2 625 | 3 024 | 3 318 | 3 445 | 727 | 3 062 | 625 | -11.1 | -14.1 | |
| 10 | Gioia Tauro (IT) | -2 | 3 123 | 2 835 | 3 464 | 3 165 | 2 725 | 3 897 | 3 307 | 3 725 | 3 652 | 3 708 | 351 | 3 030 | 243 | -18.3 | -30.8 | |
| 11 | Le Havre (FR) (*) | = | 2 144 | 2 119 | 2 685 | 2 512 | 2 257 | 2 369 | 2 222 | 1 997 | 2 186 | 2 433 | 348 | 2 560 | 440 | +5.2 | +26.6 | |
| 12 | Genova (IT) | +1 | 1 038 | 1 146 | 1 230 | 1 462 | 1 311 | 1 020 | 1 277 | 1 578 | 1 546 | 2 014 | 151 | 2 079 | 100 | +3.2 | -33.9 | |
| 13 | Southampton (UK) | +1 | 1 384 | 1 502 | 1 905 | 1 617 | 1 385 | 1 567 | 1 591 | 1 489 | 1 489 | 1 894 | 456 | 1 956 | 498 | +3.3 | +9.3 | |
| 14 | Barcelona (ES) | -2 | 2 071 | 2 315 | 2 606 | 2 567 | 1 846 | 1 928 | 2 006 | 1 745 | 1 717 | 2 056 | 563 | 1 950 | 487 | -5.1 | -13.5 | |
| 15 | La Spezia (IT) | +1 | 916 | 1 086 | 1 130 | 1 186 | 840 | 1 181 | 1 205 | 1 181 | 1 207 | 1 262 | 214 | 1 579 | 215 | +25.1 | +0.2 | |
| 16 | Mersin (TR) | -1 | : | : | : | : | : | 1 016 | 1 127 | 1 251 | 1 367 | 1 484 | 326 | 1 428 | 312 | -3.7 | -4.3 | |
| 17 | Sines (PT) | +1 | 51 | 122 | 150 | 220 | 253 | 382 | 447 | 553 | 931 | 1 228 | 251 | 1 332 | 200 | +8.5 | -20.4 | |
| 18 | Marseille (FR) | +1 | 911 | 950 | 1 058 | 901 | 943 | 1 031 | 1 095 | 1 147 | 1 197 | 1 190 | 198 | 1 256 | 204 | +5.5 | +3.0 | |
| 19 | London (UK) | +1 | 765 | 743 | 858 | 983 | 646 | 733 | 737 | 687 | 944 | 1 059 | 324 | 1 185 | 341 | +11.8 | +5.1 | |
| 20 | Gdansk (PL) | -3 | 63 | 76 | 95 | 183 | 233 | 510 | 685 | 933 | 1 189 | 1 232 | 305 | 1 041 | 201 | -15.5 | -34.1 | |
| Total top 20 ports (*) | | | - | 53 016 | 56 989 | 64 483 | 64 363 | 54 306 | 67 267 | 63 093 | 67 267 | 69 569 | 70 181 | 12 795 | 74 247 | 13 400 | +5.8 | +4.7 |
| EEA-IS+TR (main ports) (*) | | | - | : | : | : | : | 84 041 | 90 284 | 93 104 | 95 169 | 101 483 | 20 100 | 100 750 | 19 818 | -0.7 | -1.4 | |

Note: TEU: Twenty-foot Equivalent Unit (unit of volume equivalent to a 20 foot ISO container). (*) column indicates number of positions lost or gained compared to 2014. (.) not available. (-) not applicable.

(*) 2012-2013: partially estimated by Eurostat.

(*) Total figure for the ports being part of the top 20 ports during the reference year concerned.

(*) All ports in the EU, EFTA and candidate countries reporting number of containers.

Δεν ήταν όλα τα λιμάνια στην ίδια θέση μετά το ξέσπασμα της κρίσης (Pallis and De Langen 2010). Το λιμάνι του Ρότερνταμ για παράδειγμα λόγω καλύτερης στρατηγικής ήταν πιο αποδοτικό. (Wang Xiaolin 2014) Έτσι πολλές ναυτιλιακές το επέλεξαν ως τερματικό σταθμό για τα φορτία τους. Σύμφωνα με τα στοιχεία της Eurostat το διακινούμενο φορτίο μειώθηκε κατά 8,1 % μεταξύ 2008 – 2009 ενώ στην Αμβέρσα κατά 17 % ή ακόμα χειρότερα κατά 21 % στο Αμβούργο. Κατά τη διάρκεια της κρίσης οι ναυτιλιακές συνδύαζαν υπηρεσίες και χρησιμοποίησαν τα μεγαλύτερα δυνατά πλοία ώστε να μειώσουν τα κόστη τους. Η τοποθεσία και οι προσφερόμενες υπηρεσίες του λιμανιού αλλά και οι τιμές του βοήθησαν ώστε να ωφεληθεί από αυτή τη τάση.

Όπως φαίνεται ακόμα τα λιμάνια της Ευρώπης δεν έχουν ανακάμψει πλήρως και τα στοιχεία δείχνουν ότι το κάθε λιμάνι δείχνει να ανακάμπτει σε διαφορετικούς χρόνους. Για

παράδειγμα το λιμάνι του Ρότερνταμ ανέκαμψε σε επίπεδα προ κρίσης στο τέλος του 2009 ενώ το Αμβούργο στο τέλος του 2010. Παρόλα αυτά διαφαίνεται ότι ο κυριότερος παράγοντας για την έξοδο ενός λιμένα από τη κρίση ήταν η σχέση του λιμανιού με την ενδοχώρα του.

Ο συνολικός όγκος των αγαθών που διακινήθηκαν στα ευρωπαϊκά λιμάνια υπολογίζεται σε λίγο πάνω από 3,8 δις τόνους το 2015 (αύξηση 1,3 % από το 2014). Σύμφωνα με τα στοιχεία λοιπόν φαίνεται ότι αρχίζει να παρατηρείται ανάκαμψη, τάση η οποία συνεχίζεται και τα επόμενα χρόνια. Παρόλο που οι όγκοι συνεχίζουν να παραμένουν χαμηλότεροι συγκριτικά με την εποχή προ κρίσης.

Η ολλανδία παρέμεινε η μεγαλύτερη χώρα όσον αφορά το συνολικό όγκο μεταφερόμενων αγαθών που διακινήθηκαν στα λιμάνια της ενώ Ρότερνταμ, Αμβέρσα, Αμβούργο, Άμστερνταμ και Αλτζεσίρα διατήρησαν τις θέσεις τους σαν 5 κορυφαία ευρωπαϊκά λιμάνια.

Πίνακας 7: Σύγκριση ανάπτυξης στα λιμάνια της Ευρώπης από το 2005 έως το 2015

Πηγή: Eurostat

| | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | | | Growth rate 2014-2015 (%) | Growth rate 2010-2015 (%) |
|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|---------------------------|---------------------------|
| | Total | Total | Total | Total | Total | Total | Total | Total | Total | Total | Inwards | Outwards | Total | | |
| EU-28 | 3 741.9 | 3 859.6 | 3 964.7 | 3 944.5 | 3 466.0 | 3 670.2 | 3 767.2 | 3 736.6 | 3 719.4 | 3 788.9 | 2 277.6 | 1 560.7 | 3 838.3 | +1.3 | +4.6 |
| Belgium | 206.5 | 218.9 | 236.3 | 243.8 | 203.4 | 228.2 | 232.8 | 224.0 | 228.1 | 237.9 | 128.9 | 112.5 | 241.5 | +1.5 | +5.8 |
| Bulgaria | 24.8 | 27.5 | 24.9 | 26.6 | 21.9 | 22.9 | 25.2 | 26.0 | 28.8 | 27.2 | 12.6 | 14.5 | 27.2 | -0.3 | +18.4 |
| Denmark | 99.7 | 107.7 | 109.7 | 106.1 | 90.6 | 87.1 | 92.6 | 87.8 | 88.4 | 92.2 | 54.6 | 40.5 | 95.1 | +3.1 | +9.2 |
| Germany | 284.9 | 302.8 | 315.1 | 320.6 | 262.9 | 276.0 | 296.0 | 298.8 | 297.3 | 303.7 | 173.4 | 122.5 | 295.9 | -2.6 | +7.2 |
| Estonia | 46.5 | 50.0 | 45.0 | 36.2 | 38.5 | 46.0 | 48.5 | 43.5 | 42.9 | 43.6 | 10.3 | 24.6 | 35.0 | -19.8 | -24.0 |
| Ireland | 52.1 | 53.3 | 54.1 | 51.1 | 41.8 | 45.1 | 45.1 | 47.6 | 46.7 | 47.5 | 33.6 | 17.0 | 50.7 | +6.7 | +12.4 |
| Greece | 150.4 | 158.6 | 163.4 | 151.2 | 134.6 | 128.3 | 134.5 | 152.7 | 160.6 | 168.2 | 91.1 | 75.9 | 167.0 | -0.7 | +30.2 |
| Spain | 399.7 | 414.4 | 426.6 | 416.1 | 363.5 | 377.1 | 403.8 | 419.9 | 397.5 | 427.7 | 255.2 | 191.8 | 447.0 | +4.5 | +18.6 |
| France (*) | 341.5 | 350.3 | 346.8 | 352.0 | 315.6 | 316.1 | 322.3 | 303.3 | 304.2 | 298.2 | 196.6 | 101.3 | 297.9 | -0.1 | -5.8 |
| Croatia | 26.2 | 26.3 | 30.1 | 29.2 | 23.4 | 24.3 | 21.9 | 19.0 | 19.4 | 18.6 | 12.5 | 6.4 | 18.9 | +1.8 | -22.2 |
| Italy | 508.9 | 520.2 | 537.3 | 526.2 | 469.9 | 494.1 | 499.9 | 476.8 | 457.1 | 443.1 | 292.5 | 165.5 | 458.0 | +3.4 | -7.3 |
| Cyprus | 7.3 | 7.7 | 7.5 | 8.0 | 6.8 | 7.0 | 6.6 | 6.2 | 7.2 | 7.2 | 6.4 | 3.8 | 10.3 | +42.9 | +47.6 |
| Latvia | 59.7 | 56.9 | 61.1 | 61.4 | 60.1 | 58.7 | 67.0 | 72.7 | 67.1 | 71.8 | 6.8 | 61.0 | 67.8 | -5.6 | +15.5 |
| Lithuania | 26.1 | 27.2 | 29.3 | 36.4 | 34.3 | 37.9 | 42.7 | 41.0 | 39.8 | 41.1 | 14.6 | 28.5 | 43.1 | +4.9 | +13.9 |
| Malta | 3.5 | 3.6 | 3.2 | 3.4 | 3.4 | 3.8 | 3.3 | 3.3 | 3.1 | 3.5 | 3.4 | 0.3 | 3.7 | +7.1 | -2.4 |
| Netherlands | 460.9 | 477.2 | 507.5 | 530.4 | 483.1 | 538.7 | 532.7 | 551.8 | 557.9 | 570.5 | 406.7 | 187.6 | 594.3 | +4.2 | +10.3 |
| Poland | 54.8 | 53.1 | 52.4 | 48.8 | 45.1 | 59.5 | 57.7 | 58.8 | 64.3 | 68.7 | 39.8 | 29.7 | 69.5 | +1.1 | +16.8 |
| Portugal | 65.3 | 66.9 | 68.2 | 65.3 | 61.7 | 66.0 | 67.5 | 67.9 | 78.2 | 80.2 | 50.8 | 35.9 | 86.8 | +8.2 | +31.5 |
| Romania | 47.7 | 46.7 | 48.9 | 50.5 | 36.1 | 38.1 | 38.9 | 39.5 | 43.6 | 43.8 | 19.6 | 25.0 | 44.5 | +1.8 | +16.8 |
| Slovenia | 12.6 | 15.5 | 15.9 | 16.6 | 13.4 | 14.6 | 16.2 | 16.9 | 17.2 | 18.0 | 13.2 | 6.8 | 19.9 | +10.7 | +36.6 |
| Finland | 99.6 | 110.5 | 114.8 | 114.7 | 93.2 | 109.3 | 115.5 | 105.1 | 105.1 | 105.5 | 48.6 | 49.2 | 97.8 | -7.4 | -10.6 |
| Sweden | 178.1 | 180.5 | 185.1 | 187.8 | 161.8 | 179.6 | 177.1 | 173.0 | 161.6 | 167.5 | 92.0 | 77.7 | 169.7 | +1.3 | -5.5 |
| United Kingdom | 584.9 | 583.7 | 581.5 | 562.2 | 500.9 | 511.9 | 519.5 | 500.9 | 503.3 | 503.2 | 314.2 | 182.5 | 496.7 | -1.3 | -3.0 |
| Iceland | 5.7 | 5.9 | 6.1 | 6.6 | 6.2 | 6.0 | 6.1 | 6.4 | 6.8 | 6.7 | 4.8 | 2.4 | 7.1 | +6.9 | +18.9 |
| Norway | 191.9 | 186.7 | 187.8 | 183.2 | 174.7 | 185.2 | 188.8 | 206.0 | 207.1 | 200.8 | 62.3 | 131.3 | 193.6 | -3.6 | +4.6 |
| Montenegro | : | : | : | : | : | : | : | 1.2 | 1.3 | 1.2 | 0.6 | 0.8 | 1.5 | +19.8 | : |
| Turkey | : | : | : | 305.3 | 293.9 | 338.1 | 359.1 | 374.7 | 379.4 | 378.7 | 236.9 | 174.9 | 411.8 | +8.7 | +21.8 |

Note: (:) not available.

(*) 2009-2014: partially estimated by Eurostat.

Ο αριθμός των πλοίων που επισκέφτηκαν τα ευρωπαϊκά λιμάνια υπολογίζεται σε περίπου 2,2εκατομύρια το 2015 (αύξηση 1,7 % σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά) ενώ την ίδια

περίοδο το μεικτό βάρος των πλοίων αυξήθηκε κατά 3,3 % στους 16,4 δις τόνους. Συνεπώς, το μέσο μέγεθος των πλοίων στα κυριότερα ευρωπαϊκά λιμάνια αυξήθηκε κατά 1,6 % το 2015.

Η ολλανδία αντιπροσωπεύει το 15,5 % του συνολικού διαχειριζόμενου όγκου εμπορευμάτων των ευρωπαϊκών λιμανιών με 594 εκατομμύρια τόνους. Ακολουθεί το Ηνωμένο Βασίλειο και η Ιταλία και πίσω από αυτές η Ισπανία με τη Γαλλία να ξεπερνά οριακά τη Γερμανία συμπληρώνοντας τις 5 πρώτες θέσεις στην κατάταξη.

8 από τις 23 χώρες κατέγραψαν μείωση στη δραστηριότητά τους ενώ η Κύπρος, η Πορτογαλία, η Σλοβενία και η Ελλάδα κατέγραψαν μεγάλη ανάπτυξη στο διάστημα μεταξύ 2010 και 2015.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η αρχή του 2008 αποτέλεσε μια συνέχεια στην ύφεση που προηγήθηκε το προηγούμενο έτος και η εικόνα έγινε χειρότερη, αφού η κρίση επηρέασε σε σημαντικό βαθμό τη ζήτηση. Οι όγκοι εμπορίου τόσο σε χύδην όσο και ξηρού φορτίου, σε τελειοποιημένη μορφή των αποτελεσμάτων μειώθηκαν δραματικά καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Η αγορά των δεξαμενοπλοίων σημείωσε αρχικά καλύτερες επιδόσεις σε σύγκριση με τις άλλες κατηγορίες, παρά τη συνολικά καθοδική πορεία των αγορών. Τα μέγιστα των τιμών του πετρελαίου στα μέσα του 2008 ώθησαν υψηλά τα επίπεδα των ναύλων της αγοράς δεξαμενοπλοίων κατά το πρώτο μισό του 2008, καθώς τα δεξαμενόπλοια χρησιμοποιήθηκαν ως αποθηκευτικά μέσα, την πρώτη περίοδο εμφάνισης της οικονομικής κρίσης.

Το 2009 αποτέλεσε ένα αποθαρρυντικό έτος για τη ναυτιλία καθώς η ενίσχυση της ύφεσης επηρέασε σημαντικά το εμπόριο. Στο τέλος του έτους, οι ναύλοι όλων των ναυτιλιακών αγορών βελτιώθηκαν σε σχέση με τα χαμηλά επίπεδα που σημειώθηκαν στις συγκρινόμενοι με τις τιμές της περιόδου προ κρίσης. Η επαναφορά των ναύλων στη liner αγορά και στην αγορά των δεξαμενοπλοίων επετεύχθη χάρη στις αποφάσεις που ελήφθησαν εκ μέρους των πλοιοκτητών, έτσι ώστε να προσαρμοστούν στα νέα δεδομένα αρχές και τα μέσα του έτους, αλλά εξακολούθησαν να κινούνται αρκετά χαμηλά.

Στην αγορά μεταφοράς χύδην φορτίου η άνοδος σχετίστηκε με την αυξημένη ζήτηση της Κίνας, της οποίας οι εισαγωγείς εκμεταλλεύτηκαν τις χαμηλές τιμές των προϊόντων με σκοπό να αυξήσουν τα αποθέματά τους σε πρώτες ύλες. Βέβαια, παρά την ελαφριά επανάκαμψη, διατηρήθηκε το κλίμα αβεβαιότητας και απογοήτευσης σε όλη τη ναυτιλιακή κοινότητα.

Το 2010 τα επίπεδα των ναύλων βελτιώθηκαν σε σχέση με το προηγούμενο έτος και στο τέλος του έτους αυξήθηκαν από τριάντα έως και πενήντα τοις εκατό. Η σύγκριση των ναύλων όλων των κατηγοριών των πλοίων ανά μήνα με τους αντίστοιχους του προγενέστερου έτους, δείχνει ότι βελτιώθηκαν αισθητά, παραμένοντας όμως σε χαμηλότερα επίπεδα σε σχέση με την περίοδο προ κρίσης.

Παρόλα αυτά η αγορά των δεξαμενοπλοίων κινήθηκε στο σύνολό της χαμηλά, σε σχέση με την περίοδο πριν την κρίση σε όλους τους τομείς της ναυτιλίας. Ακόμη το 2011 παρατηρήθηκε η πορεία της αγοράς μεταφοράς χύδην φορτίου η οποία μειώθηκε σχεδόν κατά το ήμισυ σε σχέση με αυτή που είχε στα μέσα του 2010. Τέλος, οι ναύλοι ήταν καλή

κατά το πρώτο μισό του έτους, αλλά στο τέλος η τιμή του δείκτη BDI μειώθηκε στην αγορά εμπορευματοκιβωτίων, λόγω της έκρηξης εξαγωγών τελειοποιημένων προϊόντων σε συνδυασμό με τα μέτρα που έλαβαν οι πλοιοκτήτες για τον περιορισμό της υπερπροσφοράς χωρητικότητας.

Η οικονομική κρίση του 2008 αποτελεί ίσως τη σημαντικότερη δοκιμασία των περασμένη δεκαετία αποτέλεσαν όπλα στα χέρια ομάδων συμφερόντων, οι οποίες με γνώμονα την κερδοσκοπία και λιγότερο την ορθή λειτουργία των αγορών, οδήγησαν σε κατάρρευση την παγκόσμια οικονομία. Η ύφεση επέδρασε τόσο στις αναπτυγμένες όσο και στις αναπτυσσόμενες χώρες, πλήττοντας το διατραπεζικό σύστημα και προκαλώντας κλίμα πανικού στις διεθνείς αγορές.

Όπως είδαμε παραπάνω στις αναλύσεις των ετών 2015-2016, παρατηρούμε ότι η ναυτιλία επεμβαίνει στη διόρθωση της αγοράς με πέντε βασικές δράσεις: τις καταστροφές πλοίων, την ακύρωση νέων παραγγελιών, την ακύρωση ή τον επαναπρογραμματισμό των σε ισχύ παραγγελιών πλοίων, τη μείωση ταχύτητας του στόλου και τη θέση του στόλου σε ανενεργό status.

Οι ανωτέρω ενέργειες αποτέλεσαν την κύρια μορφή αντίδρασης κατά την περίοδο της βαθιάς κρίσης. Στην παρούσα περίοδο, είναι γεγονός ότι δεν έχει επέλθει η πλήρης ανάκαμψη της οικονομίας σε σχέση με τα δεδομένα προ κρίσης, αλλά η κατάσταση έχει σταθεροποιηθεί και μπορούν να χαρακτηριστούν οι μέρες μας ως περίοδος αποκατάστασης (recovery days). Το γεγονός αυτό καθιστά αναγκαία, πέραν των δράσεων που έχουν αναφερθεί, την εκ νέου αντίδραση της ναυτιλιακής κοινότητας με γνώμονα τα δεδομένα της κατάστασης στην οποία σήμερα έχει σταθεροποιηθεί το εμπόριο και η οικονομία.

Όσον αφορά την λιμενική βιομηχανία δεν φαίνεται να έχει επηρεαστεί αισθητά και αυτό οφείλεται κατά κύριο λόγο στο γεγονός πως οι υπάρχουσες υποδομές πριν από το ξέσπασμα της κρίσης, καθώς και οι επενδύσεις που γίνονταν σε αυτήν ήταν ήδη ανεπτυγμένες και ανεξάρτητες από την γενικότερη οικονομική κρίση που ξέσπασε απλώς ακολούθησαν την τάση του εμπορίου. Οι διακινούμενοι όγκοι εμπορευμάτων ακολούθησαν τη τάση του εμπορίου αλλά σταδιακά επανήλθαν στις περιπτώσεις που υπήρχε ισχυρή σχέση του λιμένος με την ενδοχώρα. Ωστόσο, στις περιπτώσεις απουσίας αυτής της σχέσης, όπου η ανάπτυξη είχε προέλθει καθαρά λόγω ζήτησης για λιμενικές υπηρεσίες (πχ λιμάνια μεταφόρτωσης) οι όγκοι των εμπορευμάτων που διακινούνταν σε αυτά περιορίστηκαν σημαντικά.

Πλέον τα νέα μοντέλα οργάνωσης σε συνδυασμό με τις διαφορετικές συνθήκες που δημιουργήθηκαν με την κρίση του 2008, δημιουργήθηκαν νέες ανάγκες ενοποίησης με πιο

σύνθετες αλυσίδες μεταφοράς και με υψηλότερη λιμενική ποιότητα σε υπηρεσίες, εγκαταστάσεις και ότι άλλο αυτό συνεπάγεται.

Η λιμενική βιομηχανία αναζητά τις απαραίτητες προσαρμογές, υιοθετώντας νέα, αποκεντρωμένα μοντέλα οργάνωσης, διοίκησης και διακυβέρνησης. Ιδιαίτερο χαρακτηριστικό της ανάπτυξης των λιμένων αποτέλεσε η γενίκευση της παραχώρησης δικαιωμάτων παροχής λιμενικών υπηρεσιών από ιδιώτες και η αναθεώρηση του ρόλου των δημόσιων, πλην μεμονωμένων εξαιρέσεων, φορέων διαχείρισης λιμένων. Θεσμικές αλλαγές επιταχύνουν την ανάδειξη παγκόσμιων διαχειριστών τερματικών σταθμών, ενώ η εταιρική υπόσταση των λιμενικών αρχών αλλάζει την λιμενική βιομηχανία καθοριστικά. Η επιλογή λιμένα δεν καθορίζεται πλέον από την γεωγραφική θέση του, ούτε οι λιμένες εξυπηρετούν πλέον αποκλειστικά παράγωγο ζήτηση. Η χρηματοοικονομική κρίση του 2008, η ραγδαία επιδείνωση των συνθηκών πραγματοποίησης του διεθνούς εμπορίου, η κρίση που αντιμετώπισε η ναυτιλία, προβληματίζουν τη λιμενική βιομηχανία. Το δεδομένο ενδιαφέρον εταιριών υπηρεσιών χερσαίων μεταφορών, αλλά και χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων, για συμμετοχή στην παροχή λιμενικών υπηρεσιών και τη διοίκηση των λιμένων, μετατρέπει το λιμενικό συγκρότημα σε μια πολύπλοκη οντότητα με σημαντικό, πληθυντικό, αριθμό δρώντων παραγόντων. Η απαραίτητη χωρική και λειτουργική επέκταση του λιμένα και η ανάγκη ενοποίησης με σύνθετες αλυσίδες μεταφοράς, δημιουργούν νέα ερωτήματα, εισάγοντας έννοιες όπως η 'ποιότητα' στη λιμενική καθημερινότητα. (Χλωμούδης Κ. 2011)

Τα σύγχρονα συστήματα οργάνωσης και λειτουργίας των λιμανιών ιδιαίτερα την εποχή μετά την κρίση του 2008 απαιτούν: σύγχρονες προβλήτες ικανές να παρέχουν ασφαλή ελλιμενισμό στο σύγχρονο πλοίο, εξειδικευμένους τερματικούς σταθμούς, ποιοτικά ανυψωτικά και φόρτο-εκφορτωτικά μέσα, αποθηκευτικούς χώρους επαρκείς και με τις κατάλληλες υποδομές ανάλογα με το φορτίο προς αποθήκευση, άμεση πρόσβαση στις εθνικές οδούς και το σιδηροδρομικό δίκτυο, ασφαλείς υποδομές διακίνησης των επιβατών/τουριστών και ένα δίκτυο υπηρεσιών προς το πλοίο, όπως παραλαβής απορριμμάτων και αποβλήτων, παροχής πόσιμου νερού και ηλ. ρεύματος κ.α.

Για να γίνουν πράξη τα παραπάνω θα πρέπει:

-Είτε να παραχωρηθεί η χρήση και λειτουργία των τερματικών σταθμών σε ιδιωτικές εταιρείες, οι οποίες επίσης να αναλαμβάνουν και την κατασκευή ή επέκταση και φυσικά συντήρηση ή και τον εκσυγχρονισμό των υποδομών.

-Είτε το λιμάνι να συμπράττει με ιδιώτες για τη λειτουργία των τερματικών σταθμών, ή και για την κατασκευή, επέκταση, εκσυγχρονισμό και συντήρηση των υποδομών και συνεκμεταλλεύεται κατόπιν συμφωνίας περί του ποσοστού.

Τα λιμάνια της εποχής μετά κρίσης θα πρέπει να διαθέτουν τα κατάλληλα τεχνικά και οικονομικά τμήματα με άρτια εκπαιδευμένο και πιστοποιημένο προσωπικό που έχει τη δυνατότητα να προωθήσει μελέτες και λύσεις για κάθε τεχνικό ή οικονομικό θέμα, να συνεργάζεται με ερευνητικά κέντρα, να προωθεί την έρευνα στο λιμενικό τομέα, τόσο ως προς τα λιμενικά έργα όσο και ως προς την αξιοποίηση/εκμετάλλευση των λιμενικών υποδομών.

Το μέλλον της ναυτιλίας και της λιμενικής βιομηχανίας παραμένει αβέβαιο. Παρατηρούνται ακόμη σημάδια καθυστέρησης στις επενδύσεις των σχεδιασμένων υποδομών οι οποίες για να ολοκληρωθούν απαιτούν αρκετό χρόνο και χρήμα. Αυτό ενέχει τον κίνδυνο μόνο μερικά από τα λιμάνια να είναι έτοιμα να ανταποκριθούν στην αύξηση της ζήτησης για υπηρεσίες που θα έρθει ως αποτέλεσμα της οικονομικής ανάπτυξης. Τα υπόλοιπα θα μείνουν πίσω μη μπορώντας να ανταποκριθούν με δυσμενή οικονομικά αποτελέσματα για την ενδοχώρα τους. Αυτό είναι ένα σενάριο που πρέπει να εξεταστεί και να αξιοποιηθεί από τους παράγοντες λήψης αποφάσεων και στη χώρα μας για να είναι τα λιμάνια της προετοιμασμένα για τις μελλοντικές απαιτήσεις διακίνησης φορτίων.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΠΗΓΕΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Αγγελική Κουμπάρδα (2012) «Ο ρόλος των θεμελιωδών μεγεθών για τις τραπεζικές και συναλλαγματικές κρίσεις» Μεταπτυχιακή διατριβή
2. Βισβίκης, Η. (2009), Η επίδραση της κρίσης στις διεθνείς ναυτιλιακές αγορές, Καθημερινή, 30/08.
3. Γουλιέλμος Α.- Σαμπράκος Ε. , 2002, «Ακτοπλοΐα και Ναυτιλία Μικρών αποστάσεων», εκδόσεις Αθ. Σταμούλη, Αθήνα
4. Θεοδωρόπουλος Σωτήρης-Λεκάκου Β. Μαρία-Πάλλης Α. Αθανάσιος , 2006, «Ευρωπαϊκές πολιτικές στη Ναυτιλία», Εκδόσεις: Τυπωθήτω
5. Καραγιάννης Νικόλαος & Τσαρούχης Χρήστος (1997) «Πληθωρισμός-Μεταβολές δείκτη τιμών καταναλωτή δεκαετία 80-90» Πτυχιακή Τ.ε.ι. μεσολογγίου
6. Πάλλης Α.Α. , 2007, Ρύθμιση των Θαλάσσιων Μεταφορών στον Ευρωπαϊκό Χώρο 2007, Περιλαμβάνεται στο βιβλίο: Θεοδωρόπουλος Σ. (επιμέλεια) Ειδικά Θέματα, Ρυθμιστικής Πολιτικής. Αθήνα: Gutenberg σελ. 33-54
7. Παρδάλη Ι Αγγελική, 2001, Η λιμενική βιομηχανία, εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα
8. Χλωμούδης Κωνσταντίνος (2016) Σημειώσεις
9. Χλωμούδης Κωνσταντίνος (2012) «Τάσεις και Εξελίξεις στη Λιμενική Βιομηχανία: Λιμενικές Επιχειρήσεις & Συστήματα στην Εποχή της Οργάνωσης & Λειτουργίας Ανταγωνιστικών Λιμανιών» Εκδόσεις Παπαζήση 2012

ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. AMERINI Guliano Eurostat Statistics in Focus 65/2010 European port activity in 2009 hit by the general economic crisis
2. Athanasios A. Pallis, Peter W. de Langen Research in Transportation Economics 27(2010) 10- 18 Seaports and structural implications of economic crisis.

3. Clarkson Securities (1999), «FFAs: Forward Freight Agreements» Clarkson Securities Ltd. Publication, London.
4. De Monie G., Jean-Paul Rodrigue and T. Notteboom, (2011) Economic cycles in maritime shipping and ports: The path to the crisis of 2008
5. Dr. Martin Stopford, Managing Director Clarkson Research 20/10/2016 «Marine Investments Financing Forum – Ship owners versus Capital providers –A tango for two»
6. Eurostat, Maritime ports freight and passenger statistics, 2016
7. Grammenos, C. Th. (2002), “Credit risk, analysis and policy in bank shipping finance”
8. Grammenos, C. Th. and A. Marcoulis (2001), "Macroeconomic factors and international Economics
9. Hoffman J. (2010), Shipping Out of the Economic Crisis.
10. M. Pocuca and M. Zanne, 2009, The impact of global economic crisis on the dry bulk shipping industry, article in Pomorstvo, Journal of maritime studies
11. Mathias Drehmann Claudio E. V. Borio Kostas Tsatsaronis, June 2012 Characterising the Financial Cycle: Don't Lose Sight of the Medium Term! BIS Working Paper No. 380
12. Samaras I., Papadopoulou E.M., The Global Financial Crisis – The Effects on the Liner Shipping Industry and the Newly Adopted leading Practices.
13. Stopford M. (2009), Maritime Economics
14. S.Ulrich, N. Rogovsky & D. Lamotte, 2009, Responsible and Sustainable Enterprise-Level Practices at Times of Crisis : A Guide for Policy-Makers and Social Partners, International Labour Organization 2009
15. The Handbook of Maritime Economics and business, Costas Grammenos, London 2010
16. UNCTAD 1988, Review of Maritime Transport, TD/B/C.4/320
17. Wang Xiaolin 2014 The impact of economic crisis on ports in post crisis period, A study on cargo throughput in Hamburg-Le Havre range 2014, Master Thesis Erasmus University

LINKS:

1. <http://www.seatrade-maritime.com/news/asia/world-shipbuilding-overcapacity-still-at-50-stopford.html>

2. http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Maritime_transport_of_goods_-_quarterly_data
3. http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Maritime_ports_freight_and_passenger_statistics
4. http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Freight_transport_statistics&oldid=5819